

ЮРИЙ ТЕПСУРКАЕВ ★ ЛЕОНИД КРЫЛОВ



«СТАЛИНСКИЕ СОКОЛЫ»

★ ПРОТИВ ★

«ЛЕТАЮЩИХ КРЕПОСТЕЙ»

1950 ★ 1953



ХРОНИКА ВОЗДУШНОЙ ВОЙНЫ В КОРЕЕ

«СТАЛИНСКИЕ СОКОЛЫ»

★ ПРОТИВ ★

«ЛЕТАЮЩИХ КРЕПОСТЕЙ»

ХРОНИКА ВОЗДУШНОЙ ВОЙНЫ В КОРЕЕ

1950—1953

**ЮРИЙ ТЕПСУРКАЕВ
ЛЕОНИД КРЫЛОВ**



**МОСКВА
«ЯУЗА»**



2008



ББК 66.4
Т 34

Оформление художника *С. Курбатова*

Т 34 **Тепсуркаев Ю.Г., Крылов Л.Е.**
«Сталинские соколы» против «Летающих крепостей». Хроника воздушной войны в Корее 1950—1953. — М.: Яуза, Эксмо, 2008. — 352 с. — (Войны XX века).

ISBN 978-5-699-26667-8

В 1950 году, планируя вторжение в Корею, американцы были уверены в своем абсолютном превосходстве в воздухе. Командование ВВС США рассчитывало, что их «Летающие крепости» — стратегические бомбардировщики «Б-29» — будут безнаказанно бомбить беззащитные города, разрушать мосты, дороги, военные объекты.

Однако в корейском небе они неожиданно столкнулись с грозным противником — новейшими советскими реактивными истребителями «МиГ-15». Эта встреча стала началом напряженной воздушной битвы, затянувшейся не на один год. Несмотря на огромное численное преимущество авиации США и их союзников, несмотря на то, что американцы бросили в бой свои лучшие авиачасти и новейшую технику, советские асы вышли из этой схватки победителями. ВВС США потеряли в небе Кореи около 3000 самолетов, среди которых было больше ста «Б-29».

Эта книга, написанная на основе недавно рассекреченных архивных материалов, посвящена анализу боевой работы «сталинских соколов», которые в небе Кореи дали достойный отпор «Летающим крепостям», «Сейбрам» и «Метеорам».

ББК 66.4

ISBN 978-5-699-26667-8

© Тепсуркаев Ю.Г., Крылов Л.Е., 2008
© ООО «Издательство «Яуза», 2008
© ООО «Издательство «Эксмо», 2008

ПРЕДИСЛОВИЕ

История этой книги началась без малого 20 лет назад в далеком 1989 году. Несколько студентов Московского авиационного института решили написать книгу об участии советских истребителей (не летчиков — самолетов) в локальных войнах и конфликтах, имевших место после Второй мировой войны. В то время в библиотеке МАИ имелись немногочисленные западные, в основном американские или английские, издания, в которых освещались боевые действия авиации в 50—80-е годы теперь уже прошлого, XX века. И, естественно, оценки результатов были отнюдь не в пользу противников США, Израиля, Великобритании и прочих стран Запада. Их самолеты круты, а круче их самолетов только их крутые пилоты! «Хороший МиГ — сбитый МиГ», и всё такое... В общем, «Топ ган» во всей красе. Опять же естественно, что вышеозначенные студенты с подобными оценками были не согласны категорически. Советские самолеты-истребители — лучшие в мире! (Интересно, что с течением лет это мнение не сильно изменилось, лишь стало менее категоричным: вместо «лучшие» теперь говорим «одни из лучших».) А уж о наших летчиках и говорить нечего. Имели мы американцев и в Корее, и во Вьетнаме, и вообще! «Сбил тебя наш летчик Ли-си-цин!» Если же какой-то конфликт складывался не в пользу МиГов или Су, то «дело было не в машине, просто хрен сидел в кабине». Слезли, понимаешь, некоторые вояки с пальмы и тут же, не отцепивши хвост да в кабину МиГа. В общем, «подвинься, узкоглазый, теперь я повоюю!» Сейчас отчетливо видно, что это был тот же самый «западный» взгляд, так сильно нас возмущавший в «их» книгах, только с противоположным знаком. Но понимание этого пришло с течением лет и с накоплением знаний по инте-

ресующей нас теме. А тогда... Тогда мы с энтузиазмом восприняли идею разоблачить западное вранье, помноженное на саморекламу, и поведать миру о том, как всё было «на самом деле».

Конфликтов, о которых мы собирались рассказать, было не один и не два, и очень скоро пришло осознание того, что объять необъятное довольно-таки затруднительно даже для четверых. Естественным решением было на первых порах сосредоточиться на одном конфликте — Корейской войне. Сейчас даже не вспоминается, чтобы обсуждались какие-либо другие варианты. Выбор был очевиден и логичен, ведь в хронологическом порядке Корея шла первой (а про Китай весной — летом 1950-го мы тогда и знать не знали). Кроме того, возможность вживую встречаться с непосредственными участниками боевых действий выглядела несравненно заманчивее, чем унылая компиляция сведений из зарубежных книг и журнальных статей о других конфликтах, где наши летчики непосредственно с врагом не сражались. А кроме тех самых книг и журналов, иных источников, пожалуй, за исключением «Авиации в локальных войнах» Бабица, тогда и не было. Впрочем, и упомянутая книга Бабица основывалась в первую очередь на все тех же западных источниках. И, наконец, в Корее с американцами воевали *наши*, а не какие-нибудь туземцы, только вчера сменившие набедренную повязку на летный комбинезон (см. предыдущий абзац). То есть пример для иллюстрации нашего превосходства (непременно превосходства!) над «западом» практически идеальный! К остальным конфликтам мы наивно рассчитывали вернуться «после Кореи», но... Осуществиться этим планам оказалось не суждено — корейская тема поглотила нас полностью.

Поначалу главным источником информации по Корейской войне для нас было общение с ветеранами. С кем-то мы встречались лично, причем не только с живущими в Москве и области (о приключениях в поездках по городам Союза можно отдельную книгу писать). С кем-то вели долгие беседы по телефону или переписывались. Рассказы участников той войны и сформировали наш первоначальный взгляд на события, происходившие в 1950—1953 гг. в небе Страны утренней свежести. И взгляд этот не сильно отличался от того изначального, с которым мы приступали к корейской теме —

мы были убеждены, что наши в Корее победили ненаших с разгромным счетом. Надо сказать, что определенную роль в этом убеждении сыграло обаяние тех Личностей (именно так — с большой буквы), с которыми мы общались. Какие замечательные рассказчики среди них были! Жаль, что печатный текст не в состоянии передать их интонации, мимику, жесты... Александр Павлович Сморчков, Евгений Георгиевич Пепеляев, Дмитрий Александрович Самойлов, Николай Иванович Иванов, Михаил Иванович Михин, Николай Михайлович Замескин, Николай Иванович Шкодин, Сергей Макарович Крамаренко — что ни человек, то легенда, и список далеко не полон! И вот тут-то нас и поджидала одна тонкость, которую мы осознали гораздо позже. Как можно было сомневаться в словах, к примеру, Александра Павловича Сморчкова, так живо и красочно рассказывавшего о врезавшемся в сопку сбитом им «Сейбре»?! Или как усомниться в его описании боя с В-29, когда перед глазами стоит горящий «Суперфортресс» с вытянувшейся за ним цепочкой парашютов выпрыгнувшего экипажа?! И как ни парадоксально, главная *проблема* состоит в том, что всё, касающееся *лично* Александра Павловича, — ПРАВДА! (Много позже мы установили дату, когда был сбит этот «Сейбр», его серийный номер и имя летчика, его пилотировавшего, и даже узнали координаты сопки, в которую он врезался. То же самое можно сказать и о В-29, причем не только об упомянутом выше, но и обо всех «Суперфортрессах», сбитых Сморчковым. И одновременно выяснилось, что врезавшийся в сопку F-86A № 49-1258 2 сентября 51-го был *единственным* реально сбитым из 9 «Сейбров», засчитанных нашим летчикам в тот день. И 22 октября того же года были сбиты не 3 «Суперфортресса», а только *один*, — В-29А № 44-61656, — тот самый, подожженный Сморчковым.) Но тогда мы, слушая Александра Павловича, утверждались во мнении, что *всегда* и у *всех* советских летчиков в Корее бои с американцами складывались легко и просто и, за редкими исключениями, в нашу пользу. Собственно, каждый в первую очередь слышит то, что он хочет услышать.

Мы, тогда молодые и зеленые (а что хотите — восторженные студенты 19—20 лет!), не понимали многих элементарных вещей. Например того, что если человек о каких-то

событиях рассказывает с юмором, то это еще не означает, что эти самые события и в самом деле переживались им тогда с легкостью необычайной, — рассказчику в тот момент могло быть совсем невесело. Так нередко бывает, когда по прошествии времени мы с улыбкой рассказываем о делах невеселых, которые очень тяжело нам дались когда-то. Да и жанр устного рассказа имеет определенные законы, и если рассказчик хороший, то он эти законы нутром чувствует и следует им интуитивно.

Можно сказать, что красочно описанные горящие «Сейбры» и «Суперфортрессы» стояли у нас перед глазами и мешали объективному взгляду. Хуже того, слушая рассказы ветеранов, мы пропускали мимо глаз и ушей многие «не победные» вещи. Слава богу — тогда у нас хватило ума записать все наши беседы! А ведь тот же Александр Павлович Сморчков сравнивал, к примеру, налет нашего капитана на МиГ-15 и капитана ВВС США на «Сейбре», и сравнение было *не в пользу* нашего летчика — а у нас мимо ушей. И тот факт, что в одном из боев с В-29 Сморчков был *ранен* (не какую-нибудь там занозу в палец вогнал — *крупнокалиберной пулей в бедро*) как-то не отложился тогда в сознании — мелочи жизни, горящие «Суперфортрессы» же перед глазами! И не обратили внимания на слезы в глазах Николая Ивановича Иванова, когда он почти через полвека вспоминал товарищей, погибших в бою 1 августа 1952 г. Как же их заметить, слезы-то, если Иванов в том бою сбил целых два F-86? (И «сейбрики» горящие в глазах!) Скажем больше... Рассказы ветеранов, которые отмечали сильные стороны противоположной стороны и недостатки нашей, вызывали у нас внутреннее неприятие. Сейчас даже стыдно вспоминать, но после первой встречи с Евгением Георгиевичем Пепеляевым, лучшим асом реактивной эпохи, мы решили, что его негативные (а на самом деле объективные) оценки некоторых моментов вызваны банальной обидой за то, что ему не дали вторую Звезду Героя (по известной нам на тот момент легенде, из-за потери ведомого в запретной для полетов наших истребителей зоне южнее Пхеньяна).

Наличие легенд — еще один факт, который мы также осознали гораздо позже. Любые значительные события, и Корейская война не исключение, рождают свой фольклор. К примеру, упомянутый бой Н.И. Иванова 1 августа 52-го

породил легенду о сбитом чернокожем асе — мы слышали ее от Николая Ивановича Шкодина. Она, кстати, попала на страницы журнала «Крылья Родины». К области легенд относятся и пресловутый «разгром» 97-й и 190-й дивизий в первой половине 1952 года, и обстоятельства пленения Уокера Махурина и захвата его «Сейбра» в мае того же 52-го, и многое другое. Какая авиация без баек? Даже песни и анекдоты на корейскую тему были («Вот этот самый китаец Я Хуйну меня и сбил»). Кроме того, нам до определенного момента не приходила в голову такая, в общем-то, банальная и очевидная мысль, что память человеческая, к сожалению, несовершенна, и прошедшие со времени тех событий почти 40 лет ее не улучшают. Да и личное восприятие событий может отличаться от объективной реальности. Тем более что кто знает, какова она вообще, эта самая «объективная реальность».

Мы уделили так много внимания своим взглядам и оценкам «начального периода» потому, что, по нашему мнению, до сих пор многие исследователи корейской темы, да и не только ее, находятся в плену подобных заблуждений. И не потому, что мы оказались такими умными, а они нет. Просто у нас было то, чего не было у остальных, — высшее авиационное образование и Центральный Архив Министерства обороны в Подольске. Как говаривал Козьма Прутков: «Многие вещи нам не понятны не потому, что наши понятия слабы, а потому, что сии вещи не входят в круг наших понятий». Мы работали в архиве более восьми лет и изучили практически все, что смогли там найти по Корейской войне. Спасибо работникам читального зала и хранилищ ЦАМО РФ, существовавшего тогда Историко-Архивного и Военно-Мемориального центра Генштаба, членам Исторической группы при Главном Штабе ВВС и ПВО — всем тем, кто помогал нам получить допуск в архив и плодотворно там работать. И отдельное спасибо «форме № 2», облегчившей нам доступ ко многим фондам.

Не требует пояснений, что дало изучение тысяч подлинных документов, начиная от послеполетных рапортов летчиков и ежедневных боевых донесений и кончая делами Секретариата Главкома ВВС. А вот о роли соответствующего образования и многолетней работы по специальности (один из нас до сих пор работает в одном из реально действующих

авиационных ОКБ) следует сказать отдельно. На наш взгляд, оно нам дало очень важные вещи: умение максимально объективно, несмотря на имеющиеся предпочтения и личное отношение («наши» — «не наши»), анализировать и сопоставлять факты (правильный метод — как минимум половина успеха), и понимание того, что в авиации может быть, а чего в ней быть не может. Этому способствуют как и специфические знания и опыт, полученные в ходе учебы и, в гораздо более значительной степени, работы, так и сам по себе взгляд на авиацию не снаружи, а изнутри.

В ЦАМО РФ мы попали в конце 1992 г., а в начале 93-го из четверых участников нашего «проекта» осталось двое — Андрей Измайлов и Влад Свеклов после окончания института покинули Москву и, естественно, отошли от корейской темы. А мы парой так и работаем до сих пор.

С началом работы в Подольском архиве началась и эволюция наших взглядов. Воспоминания ветеранов не позволяли составить полного представления о боевых действиях в корейском небе. Их рассказы были пусть яркими и красочными, но все же разрозненными мазками на холсте истории войны. Единая картина войны не складывалась, на полотне оставалось много «незакрашенного» места. Работа с архивными документами изменила ситуацию. А как только у нас начала складываться более-менее цельная картина воздушной войны в Корее «по версии 64-го ИАК», появилась возможность ее сопоставить с западной. И мы сразу же столкнулись с тем, что при беглом, поверхностном взгляде наши и американские данные не стыкуются. В одной из наших первых статей мы писали (простите за самоцитирование): *«Сравнивая их и наши данные, иногда создается впечатление, что мы и они воевали в двух разных войнах, ведущихся в разных странах, имевших по прихоти судьбы одно название».*

Мы решили «изящно» разрешить это противоречие: поместить под одной обложкой сразу два взгляда — и наш, и западный, не пытаясь привести их к одному знаменателю. Читатель, мол, умный и сам разберется, кто тут прав, а кто врет, а мы же объективность соблюдем, как и полагается добросовестным исследователям. По сути, получалось две разных книги в одном переплете, поэтому было логичным разделить между нами сферы ответственности: один занимается «нашими», другой — «ихними». Что, собственно, и было сде-

лано. Такому решению способствовали и еще два связанных между собой обстоятельства — один из нас благодаря месту своей работы имел «вторую форму» и, следовательно, доступ к соответствующим документам в архиве; но, благодаря тому же месту работы, был весьма ограничен в общении с иностранцами. Другой же, к тому моменту покинувший авиапромышленность, мог свободно работать на «западном направлении», но не имел доступа ко всем необходимым фондам ЦАМО. Так мы приобрели каждый свою «специализацию».

Не случайно выше мы оговорились, что «нестыковка» наших и западных данных происходит лишь при беглом и поверхностном взгляде. «Специализация» позволила копать много глубже. И вскоре между нашей и западной версиями стали проявляться точки соприкосновения. В первую очередь, расхождения касались количества побед, засчитанных себе одной стороной, и потерь, понесенных другой. Они отличались в разы! Изначально мы были уверены, что американцы скрывают свои потери, а вот наши победы если и не соответствуют действительности, то только в меньшую сторону. (Что характерно, подобный взгляд прослеживается и у многих исследователей ВОВ — немцы *приписывают*, а наши *недописывают*.) Но в процессе внимательного, скрупулезного изучения архивных документов, а не беглого их пролистывания с единственной целью подсчета наших побед, мы стали замечать, что в тех случаях, когда наш противник не признавал потерь, архивные документы не позволяли утверждать, что он врет. В своих рапортах наши летчики не докладывали ни о падении неприятельских самолетов на землю, ни об их разрушении в воздухе, а лишь сообщали, что противник ушел с таким-то курсом. А часто рапортовали, что вообще «результатов стрельбы не наблюдали». Кадры фотопленок фиксировали вражеские самолеты на больших дальностях и под большими ракурсами. Подтверждения с земли иногда вообще производили впечатления «липы». Как, например, скажите на милость, можно относиться к сообщению, что наблюдатель на берегу подтверждает падение самолета в море в 20 км от береговой черты, если максимальная видимость в тот день не превышала 10 км?

И наоборот, если наш пилот в своем рапорте писал, что видел, как атакованный им самолет противника врезался в землю, разрушился в воздухе или был покинут экипажем,

или привозил из боя фотопленку, демонстрирующую стрельбу с малой дистанции, то в подавляющем большинстве подобных случаев противоположная сторона сообщала о своих потерях или, в крайнем случае, о серьезных повреждениях своих самолетов. Более того, встречались ситуации, когда нашим пилотам не засчитывали заявленную победу, а она подтверждалась западными источниками.

Еще одно открытие заключалось в том, что если не акцентировать все свое внимание на количестве побед, засчитанных себе каждой из сторон, а проследить общий рисунок боя, то выяснится, что принципиальных-то расхождений и вовсе нет. Можно даже определить, кто кого и в какой момент боя атаковал. Собственно, из такого открытия и родилась в начале 1996 года статья «Боевые эпизоды Корейской войны», помещенная в этой книге. Сопоставляя наши и американские данные, мы выяснили, когда же состоялся первый бой между реактивными истребителями, кто одержал первую победу в таком бою и когда появился — а точнее, *не* появился — первый «реактивный» ас. Оказалось, что общепризнанные западные версии этих событий не соответствуют действительности. Рассказ о несоответствиях, собственно, и составил «Боевые эпизоды...». А тот факт, что в описанном в статье бое 20 мая 1951 г. Джеймс Джабара участвовал на F-86A-5NA № 49-1319, впоследствии подбитом Евгением Пепеляевым и попавшем в «плен» к нашим специалистам, послужил толчком к написанию «Охоты за «Сейбром», идея которой появилась в 97-м.

Работая над корейской темой, мы всегда пытались выяснить не только, *как* происходили те или иные события, но и *почему* они происходили именно так. Поэтому вполне обоснованно нас интересовала и история воевавших в Корее полков и дивизий: чем они занимались до Кореи, на чем летали, какой опыт (в том числе боевой) имели их летчики. И, вполне естественно, мы просто не могли пройти мимо факта, что два авиаполка попали на Корейскую войну, уже имея опыт *реальных* боевых действий на МиГ-15 и Ла-11. Так появилась «Правительственная командировка, дубль один».

Большую часть этой книги занимает не публиковавшаяся ранее целиком работа «Последняя война «Сверхкрепостей». Не обратиться к теме противостояния МиГ-15 и В-29 мы не могли. Их относительно редкие, во всяком случае, по

сравнению с постоянными схватками МиГов и «Сейбров», встречи в корейском небе сами по себе были одной из самых ярких страниц истории воздушной войны над Страной утренней свежести. Невозможно было пройти мимо воздушного сражения 12 апреля 1951-го, «черной недели» в октябре того же года, напряженных ночных боев 52-го и 53-го. Кроме того, относительно небольшое количество встреч позволяло подробно исследовать *все* бои наших истребителей с «крепостями», что в случае с теми же «Сейбрами» в то время, когда мы приступили к этой работе в январе 1996 года, было практически невозможно. В тот момент мы еще не обладали информацией по F-86, достаточной для *подробного* исследования. Интересно, что оценки и выводы, сделанные нами в «Последней войне «Сверхкрепостей», практически не изменились и спустя более десяти лет, когда мы обладаем значительно более обширной и подробной информацией по противнику. К примеру, анализируя итоги воздушного сражения 12 апреля 1951-го, мы тогда пришли к выводу о том, что потери В-29 в тот день составили 6 машин, причем доступные нам на то время западные источники сообщали о потере трех «крепостей», а архивные документы 64-го ИАК свидетельствовали о 10 победах. А сегодня читатель может найти в Интернете базу данных по потерям авиации США в Корее KORWALD и сравнить наш вывод с содержащимися в нем данными. Этот и ему подобные случаи, относящиеся не только к истории противостояния МиГ-15 и В-29, в очередной раз убедили нас в правильности избранного нами метода работы.

Кстати, именно методология и «развела» нас с Игорем Сеидовым, положив конец нашему сотрудничеству. Этот автор, без сомнения, знаком большинству интересующихся корейской темой. Скажем сразу: о Сеидове мы завели речь потому, что он является наиболее ярким представителем той группы исследователей, использующих в своей работе недопустимые, на наш взгляд, подходы. Причем Игорь, следует отдать ему должное, является именно *исследователем*, в отличие от многочисленной когорты авторов, пишущих свои статьи и книги лишь на основе чужих публикаций, не напрягаясь обращением к первоисточникам. (Прямо по известной в научных кругах формуле: один источник — плагиат, два — компиляция, три — диссертация.) Сеидов же

провел титаническую работу именно с первоисточниками, собирая воспоминания участников Корейской войны. Мы знаем, о чем говорим, — общаться с Игорем мы начали в самом начале 90-х и продолжали общение на протяжении шести лет. Поначалу мы обменивались тем, что получали из общения с ветеранами; затем, попав в ЦАМО, стали делиться с ним архивными данными. Поэтому можем оценить, насколько велик собранный им массив информации. (Кстати, раздел «Последней войны «Сверхкрепостей», посвященный противостоянию МиГов и В-29 в темное время суток, основан на части так и неопубликованной совместной с Сеидовым работы о ночных боевых действиях в корейском небе.) Его работа по общению с ветеранами, по обработке их воспоминаний вызывает огромное уважение. Но вот с тем, как он интерпретирует собранные факты, какие выводы из них делает, мы не согласны. *Категорически!*

Расхождение в оценках началось вскоре после того, как мы начали работу в ЦАМО, что, собственно, и неудивительно: количество информации, к которой мы получили доступ, возросло в такой степени, что, согласно законам диалектики, просто не могло не перейти в качество. Игорь же такой возможности просто не имел, а передавать ему все, что мы узнали в архиве, было просто невозможно физически — жил он тогда в Ашхабаде со всеми вытекающими сложностями информационного обмена (развал СССР, «туркменбашизация», резко возросшая стоимость телефонных переговоров), поэтому с определенного момента единственным способом общения между нами стали письма. А дважды переписывать огромное количество архивных документов (сначала в рабочую тетрадь непосредственно в ЦАМО, а затем в письма) у нас не было ни времени, ни сил. Ведь, кроме корейской темы, у нас были еще и работа, и семьи, и вообще жизнь. Мы продолжали по возможности снабжать Игоря получаемой в архиве информацией до той поры, пока в полном объеме не проявились расхождения в *методологии*. Подход «я-напишу-как-слышал-а-американцы-пусть-опровергают», без попыток объективно разобраться, насколько то, о чем он пишет, соответствует действительности и могло ли быть вообще, хоть и с определенным усилием, но еще можно было как-то принять. В конце концов «за что купил, за то и

продаю». Но вот когда Игорь начал «продавать» то, что не «покупал», притягивать факты за уши, а то и просто их домысливать...

Насколько сейчас помнится, окончательно наши дороги разошлись в 96-м после одной из публикаций Сеидова в «Мире Авиации». О чем была та статья, сейчас уже не столь важно, а вот ответ Игоря на наш вопрос, откуда он взял некоторые из описанных им фактов, стоит процитировать: *«Это мой художественный вымысел, на который имеет право любой пишущий автор»*. Мы-то наивно полагали, что сотрудничаем с коллегой-историком, пусть и не разделяющим наших взглядов, а оказалось, что это просто фантаст. (Как-то Василий Головачев, весьма плодовитый писатель, подвизающийся на поприще фантастики, на вопрос, каким образом он в одном из своих произведений вместил в Ми-24 батальон пехоты, ответил фразой, почти дословно совпадающей со словами Сеидова.) После этого мы уже не удивились ответу Игоря на замечания, касающиеся некоторых технических деталей: *«Ты, Леонид, слишком серьезно подходишь к этой теме, ведь читатель, во-первых, ничего в этом не понимает, а во-вторых, ему неинтересны эволюции самолета...»* Но, черт побери, речь-то шла о читателе *авиационного* журнала, а не глянцевого издания для гламурных домохозяек!

После этого у нас окончательно пропало желание сотрудничать, мы прервали общение. Правда, полемику мы так до конца и не прекратили, но вели ее уже не непосредственно друг с другом, а с помощью публикаций, отражающих наш взгляд на те или иные события Корейской войны. Одна из них включена в данную книгу — это статья «Метеоры» в Корее». В ней мы попытались выяснить реальную историю противостояния в Корее МиГов и «Метеоров», сведя воедино наши и австралийские данные.

Вот, собственно, и все об истории появления статей, собранных под этой обложкой. Об их содержании, об убедительности содержащихся в них выводов пусть судит читатель. Добавим лишь, что для настоящей их публикации мы переработали их с учетом тех новых данных, которые стали нам известны за последнее время.

В заключение хотелось бы упомянуть ветеранов Корейской войны, помогавших нам в работе, — как ныне здрав-

ствующих, так и тех, кого, увы, уже нет с нами: Андрианов Алексей Федорович, Антонов Павел Николаевич, Артемченко Степан Савельевич, Бахаев Степан Антонович, Бокач Борис Васильевич, Бирюков Владимир Иванович, Бойцов Аркадий Сергеевич, Бондаренко Валентин Романович, Володин Василий Иванович, Власов Владимир Васильевич, Герман Аскольд Андреевич, Воробьев Николай Ефремович, Ефромеев Яков Никанорович, Докашенко Николай Григорьевич, Ермаков Дмитрий Васильевич, Добромыслов Александр Павлович, Замескин Николай Михайлович, Зубков Даниил Яковлевич, Иванов Лев Николаевич, Иванов Николай Иванович, Иванов Владимир Сергеевич, Крамаренко Сергей Макарович, Калюжный Алексей Алексеевич, Корочкин Владимир Федорович, Криваков Иван Филиппович, Калошин Евгений Кузьмич, Каратаев Петр Иванович, Крымский Виктор Николаевич, Климов Владимир Иванович, Лобов Григорий Агеевич, Михин Михаил Иванович, Масленников Николай Иванович, Минервин Петр Васильевич, Монахов Виктор Григорьевич, Мухин Борис Александрович, Оськин Дмитрий Павлович, Охай Григорий Ульянович, Николаев Юрий Викторович, Овсянников Порфирий Борисович, Пепеляев Евгений Георгиевич, Поливайко Евгений Иванович, Пулов Григорий Иванович, Панов Василий Митрофанович, Попов Виктор Павлович, Плотников Георгий Кузьмич, Пономарев Михаил Сергеевич, Пущин Александр Петрович, Рыжов Анатолий Дмитриевич, Русаков Лев Иванович, Парфенов Александр Иванович, Сморчков Александр Павлович, Самойлов Дмитрий Александрович, Тюнин Сергей Павлович, Фомин Михаил Яковлевич, Федорец Семен Алексеевич, Хвостанцев Владимир Михайлович, Хойцев Андрей Иванович, Шкодин Николай Иванович, Шевелев Павел Федорович, Чепелев Николай Михайлович, Шалфеев Владимир Николаевич, Шеламонов Николай Константинович, Щукин Лев Кириллович, Юраков Петр Трофимович, Юркевич Иван Иванович.

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННАЯ КОМАНДИРОВКА, ДУБЛЬ ПЕРВЫЙ

После окончания Второй мировой войны боевые действия в Китае не затихли. Идеологические противоречия между Коммунистической партией Китая во главе с Мао Цзэдуном и партией Гоминьдан, возглавляемой Чан Кайши, приглушенные до времени борьбой с общим врагом, после разгрома Японии вспыхнули с новой силой. Началась гражданская война, победа в которой осталась за коммунистами. К концу 1949 года боевые действия на континентальной части страны закончились, гоминьдановцы были вытеснены на о. Тайвань и прилегающие к юго-восточной части Китая острова. В декабре 1949 года была провозглашена Китайская Народная Республика, но сторонники Чан Кайши не смирились с поражением. Не признав новое государство, они не оставляли надежду на реванш. И если сухопутными силами для широкомасштабного вторжения на континент гоминьдановцы уже не обладали, то их ВВС оставались сравнительно сильными. Во всяком случае, авиация Народно-освободительной армии Китая (НОАК) своими силами справиться с ними не могла.

Естественно, что СССР сразу же признал коммунистический Китай. 13 февраля 1950 года между Советским Союзом и Китайской Народной Республикой был подписан Договор о дружбе и взаимопомощи, в котором были и соответствующие статьи о военно-техническом сотрудничестве. В числе прочего они предусматривали оказание помощи Китаю в создании и подготовке современных военно-воздушных сил. Помощь эту должны были оказывать размещенные непосредственно на территории КНР авиаполки советских ВВС. Причем до тех пор, пока китайские авиачасти не дос-

тигнут должного уровня боеспособности, задача ПВО важнейших объектов КНР возлагалась на наших летчиков. Первостепенное значение придавалось прикрытию Шанхая, который в то время являлся одним из крупнейших промышленных и экономических центров Китая. Внешнеторговые операции, благодаря расположенному в устье реки Янцзы крупнейшему в стране порту, проходили, главным образом, через Шанхай, что сделало его огромным коммерческим городом с населением 6,5 млн человек. Промышленное развитие Шанхая можно было заметить даже не заезжая в город — большое количество заводов и фабрик создавали над ним завесу из дыма и пыли. Кроме того, Шанхай имел и чисто военное значение, служа тыловой базой войск НОАК во время подготовки десанта на занятые гоминьдановцами острова Чжоушань и планируемой на будущее высадки на Тайвань. Важность прикрытия города в документах того времени определялась так: *«Решение задачи по ПВО Шанхая — значит обеспечить Китаю в значительной степени восстановление страны, а Н.О.А. — нормальное сосредоточение войск и обеспечение их всем необходимым для окончательного разгрома гоминьдановцев».*

В первые же часы после подписания договора начала формироваться Шанхайская Группа войск. Командование группой было возложено на генерал-лейтенанта Батицкого, его заместителем по политчасти назначили полковника Бакшеева, начальником штаба — гвардии полковника Высоцкого. Заместителем командующего Группой по авиации стал генерал-лейтенант Слюсарев, воевавший в Китае еще в конце 30-х годов. Ирония судьбы, вернее, изменчивой политической конъюнктуры — тогда советские летчики-добровольцы сражались с японцами в составе армии Чан Кайши, теперь же бывшие товарищи по оружию оказались по разные стороны баррикад. Впрочем, история знает немало подобных примеров. В Группу войск вошли 52-я ЗенАД (командир гвардии полковник Спиридонов), 1-й Гвардейский зенитно-прожекторный полк (командир полковник Лысенко), 64-й отдельный радиотехнический батальон (командир майор Михайлов) и 106-я ИАД ПВО (командир дивизии полковник Якушин, зам. командира полковник Новицкий, зам. командира по политчасти подполковник Петухов, начальник штаба подполковник Комаров). Приказом военного министра



Слева направо: командир 2-й АЭ 29-го ГИАП гвардии майор Крымский, командир 106-й ИАД полковник Якушин и командир 29-го ГИАП подполковник Пашкевич

№ 0040 106-й дивизии была поставлена задача «...не допустить бомбардировки г. Шанхай и подхода военных кораблей, судов противника в устье реки ЯНЦЗЫЦЗЯН (проливы БЭЙ-КОУ и ЧЖАНЦЗЯНКОУ)». Этим же приказом в состав 106-й ИАД вошли 29-й ГвИАП, 351-й ИАП (командир Герой Советского Союза гвардии подполковник Макаров, зам. командира по политчасти подполковник Иванов, начальник штаба майор Алгунов), 829-й смешанный авиаполк (командир полковник Семенов, зам. командира по политчасти подполковник Виноградов, начальник штаба подполковник Пичков), отдельная транспортная АЭ (командир майор Чеботарев, 10 Ли-2 и 20 летчиков), а также 286-й отдельный авиационно-технический батальон (командир майор Романов), 278-й ОАТБ (командир подполковник Плавник), 300-й

ОАТБ (командир подполковник Шеховцов), РЛС кругового обзора, 45-я отдельная рота связи, 421-й ПАРМ-4, 104-я рота средств «30С», четыре авиационных кислородно-добывающих станции.

Управление 106-й дивизии находилось на аэродроме Выползово Калининской области. Оттуда оно, пополненное личным составом из базировавшейся неподалеку 151-й ГвИАД и 303-й ИАД (в частности, 177-го ИАП), базировавшейся в Ярославской области, и убыло в Китай в так называемую Правительственную командировку. Авиapolки, входившие в дивизию до командировки — 147-й Гвардейский, 415-й и 726-й, — и части обеспечения перешли в подчинение новой 133-й ИАД ПВО. Те же авиационные и авиационно-технические части, что должны были войти в состав 106-й ИАД в соответствии с приказом военного министра, разбросанные от Москвы до Порт-Артура, отправлялись в Китай самостоятельно.

* * *

Вечером 13 февраля, в 19 часов, на подмосковной авиабазе Кубинка — месте постоянной дислокации 29-го Гвардейского истребительного авиационного Волховского полка, входившего в состав «парадной» 324-й Свирской ИАД, — появился командующий ВВС Московского военного округа генерал-лейтенант Василий Сталин (любитель футбола, лошадей и женщин) и объявил боевую тревогу. Задача, поставленная полку после сбора личного состава, звучала несколько странно: к 3.00 следующего дня 29-му ГвИАП перебазироваться на Центральный аэродром, знаменитую Ходынку. Причем техника, Гвардейское знамя, секретные документы и прочее оставались в Кубинке, в Москву отправлялся только личный состав.

Вспоминает В. Н. Шалфеев, в то время старший лейтенант, адъютант 2-й АЭ 29-го ГвИАП: *«13 февраля ночью в полку была объявлена боевая тревога. В деревню Чапаевка, где в то время жил на частных квартирах офицерский состав полка, прибыло несколько автомашин «Додж-3/4», на которых отвозили офицеров в гарнизон — военный авиационный городок. Городок после войны еще не был восстановлен, жилыми были лишь*

три четырехэтажных дома, где жил летный состав от командира звена и выше.

При въезде в городок я почувствовал, что «тревога» необычная. Основная улица была забита крытыми брезентом «студебеккерами». Начальник штаба полка подполковник Костенко собрал нас, адъютантов эскадрилий и вручил списки личного состава, который надо было посадить в машины. Не вошедшие в списки оставались в гарнизоне.

Под утро все отобранные были уже в Москве, в резиденции командующего ВВС Московского военного округа генерал-лейтенанта Василия Сталина. (Это недалеко от станции метро

«Аэропорт».) Там нас переодели в гражданское, отобрали удостоверения личности и партбилеты, выдали всем личное оружие — пистолеты «ТТ» и по две обоймы патронов. «Волонтеры-добровольцы» были готовы к отправке. В течение трех дней незнакомые люди учили нас, как правильно носить гражданскую одежду, где лучше носить пистолет без кобуры, как вести себя в Китае. Нас отправляли в Китай.

17 февраля 1950 года всех «волонтеров» собрали в конференц-зале штаба ВВС Московского округа. Василий Сталин и его заместители провожали нас в дальнюю дорогу. Были произведены кадровые изменения. Командиром 29-го ГвИАП был назначен Герой Советского Союза подполковник Пашкевич. Его заместителем по летной подготовке стал майор Артемьев, который тут же В. Сталиным был произведен в подполковники. Заместителем Пашкевича по политчасти назначили полковника Фиронова, из аппарата ЦК...»

На 15 февраля полк был полностью укомплектован по штату 811/15. Но так как часть личного состава находи-



Адъютант 2-й АЭ 29-го ГИАП
старший лейтенант Владимир
Шалфеев, февраль 1950 г.

лась в отпусках, а часть оставалась в Кубинке, пришлось заниматься спешным доукомплектованием. Полку полагалось иметь 40 боевых самолетов и 44 летчика, но до убытия удалось набрать 41 пилота. Это сочли достаточным и 18 февраля в 21.30, летчики и техники собрались на перроне Ярославского вокзала. Началась посадка в вагоны, через полчаса все были на своих местах.

«... в 22.00 поездом № 18 бис мы отправились на Восток, — продолжает В. Н. Шалфеев. — До Новосибирска ехали по зеленой улице — очень быстро. А в Новосибирске застряли — ждали Мао Цзэдуна с дочерью. Они вели переговоры о приобретении партии МиГ-15. Вот тут до нас и дошло, что наша спецкомандировка, как ее вначале называли, напрямую связана с подписанием между Китаем и СССР договора о дружбе и взаимопомощи.

Через несколько дней мы продолжили путь. Первым шел наш поезд № 18 бис, следом за нами — спецпоезд Мао Цзэдуна и его свиты, а за ним — эшелон с МиГаами. 26 февраля пересекли границу на ж.д. станции Отпор. На другой, китайской, стороне границы была станция Маньчжурия, где мы впервые встретились с русскими эмигрантами еще периода Гражданской войны. Это были железнодорожники, проверявшие состояние букс и колес вагонов нашего поезда. К нам они отнеслись доброжелательно, с большим интересом расспрашивали о России, о том, как там живет, рассказывали о своей несладкой жизни в Китае. Большинство из них надеялись вернуться в Союз.

Вечером того же дня мы отправились дальше. От станции Маньчжурия до города Сюйчжоу ехали пассажирским поездом под усиленной охраной. По обе стороны железнодорожного полотна цепочкой стояли китайские солдаты на расстоянии примерно 100—150 метров друг от друга. 4 марта прибыли в Сюйчжоу (по архивным документам 3-го марта в 20.00. — Авт.). Там недалеко от города был аэродром...»

Первоначально базой для сборки МиГов 29-го ГвИАП был выбран Пекин, располагавшийся вне зоны действия гоминьдановских бомбардировщиков. Планировалось, что в дальнейшем собранные МиГи «своим ходом» перебазироваться в Шанхай с промежуточной посадкой в Сюйчжоу. Однако результаты изучения трассы перелета заставили изменить первоначальные планы. Протяженность участка Пекин—Сюйчжоу оказалась на пределе дальности МиГ-15. Кроме

того, местность, над которой пришлось бы лететь нашим истребителям, была сильно пересеченной и в случае преждевременной выработки топлива или какого-либо отказа не оставляла шансов на благополучную вынужденную посадку. Эти обстоятельства изменили решение о выборе места сборки МиГов и сосредоточения 106-й ИАД в пользу одного из трех аэродромов Сюйчжоу — так называемого Сюйчжоу-военного, имевшего бетонную ВПП длиной 1800 м в хорошем состоянии и годного к использованию любыми типами самолетов. Два других аэродрома — Сюйчжоу-городской и Чжанчжу — к эксплуатации были непригодны: их километровые грунтощебеночные полосы были распаханы местным населением и засеяны. Надо сказать, что вопрос базирования был болезненным местом авиации Группы войск. Хотя аэродромная сеть была достаточно развитой и многие сравнительно крупные города имели по несколько аэродромов с твердым покрытием, большинство из них пребывали в плачевном состоянии. Даже аэродромы Шанхайского аэроузла, с которых предстояло вести боевые действия 106-й ИАД, не могли немедленно принять самолеты. В более-менее сносном состоянии находился лишь Дачан, располагавшийся к северо-западу от города и предназначавшийся для базирования 29-го ГвИАП. Цзянвань, располагавшийся севернее Шанхая, и особенно Лунхуа, находившийся в 2 км от его южной окраины на берегу р. Вампу, требовали гораздо большего объема ремонтно-восстановительных работ. В конце февраля на два последних аэродрома прибыли наземные эшелоны 351-го и 829-го полков, которые в качестве инструкторов совместно с войсками НОАК приступили к работам по восстановлению аэродромов, оборудованию стоянок и подготовке маскировочных средств. К 15 марта Цзянвань был готов к приему истребителей 351-го ИАП. Работы на Лунхуа затянулись и местом временного базирования 829-го САП командование Группы определило все тот же Сюйчжоу.

* * *

В середине февраля 351-й ИАП и 829-й САП базировались на Ляодунском полуострове, арендованном Советским Союзом у Китая для размещения военно-морских и военно-воздушных баз. 351-й ИАП, входивший в состав 83-го

смешанного авиакорпуса, «сидел» в Дальнем, 829-й полк заканчивал формирование на аэродроме Цзиньчжоу. 14 февраля командующий ВВС Дальнего Востока генерал-полковник авиации Красовский поставил задачу на подготовку и убытие полков в Правительственную командировку. 17 февраля 829-й САП закончил формирование и на тот момент имел две эскадрильи штурмовиков Ил-10 (26 машин, в т.ч. 1 УИл-10) и одну эскадрилью бомбардировщиков Ту-2 (10 машин). Летно-подъемный состав насчитывал 37 летчиков, 10 штурманов, 36 воздушных стрелков и 9 стрелков-радистов. На следующий день закончил доукомплектование личным составом, прибывшим из 83-го САК, и 351-й ИАП, имея в своем составе 40 Ла-11, 1 УЛа-9 и 41 летчика. С 20 по 24 февраля наземные эшелоны полков отправились в Шанхай и Нанкин готовить аэродромы. Перелет 351-го ИАП в Сюйчжоу командование Группы войск намечало на 5 и 6 марта, а 829-му ИАП предстояло задержаться на Ляодунском полуострове еще на месяц. 4 марта заместитель командующего Группы по авиации генерал-лейтенант Слюсарев вылетел на Ли-2 в Сюйчжоу для последней проверки трассы и условий перелета. Он же должен был руководить приемом «лавочкиных» в конечном пункте маршрута. Однако погода внесла коррективы в планы командования. 5-го и 6-го сложные метеоусловия приковали 351-й ИАП к земле. 7 марта погода по-прежнему оставалась неважной, горизонтальная видимость не превышала 2—4 км, однако генерал-полковник Красовский приказал начать перелет — вечером того дня в Сюйчжоу, находившийся в пределах досягаемости гоминьдановских бомбардировщиков, ожидалось прибытие эшелонов с МиГами. Три группы Ла-11, каждая в сопровождении двух лидеров Ту-2, вылетели из Дальнего с 20-минутными интервалами и взяли курс на Сюйчжоу. Перелет начался с летного происшествия — на разбеге один из «лавочкиных» выкатился за пределы ВПП, сломал правую стойку шасси и погнул винт. И это было только началом. Над Ляотешанским заливом, когда до побережья Шандунского полуострова оставалось 8—10 км, у Ла-11 лейтенанта Макеева «сдох» двигатель. Летчик смог дотянуть до берега, но вынужденная посадка закончилась катастрофой. Неудачным стало и завер-

шение перелета. При посадке в Сюйчжоу один «лавочкин» выкатился за пределы ВПП и скапотировал. Пилот, к счастью, остался цел, а повреждения самолета оказались незначительными и он был восстановлен силами полка. Производственный дефект стал причиной поломки еще одного Ла-11 — в конце пробега у него сломалась траверса стойки шасси. Но, так или иначе, 351-й ИАП перелетел в Сюйчжоу и мог прикрыть разворачивающиеся работы по сборке МиГов.

* * *

С утра 4 марта весь личный состав 29-го ГвИАП приступил к работам по подготовке базы для выгрузки, сборки, пристрелки, отстрела и рассредоточения ожидавшихся самолетов. Долгожданные МиГи прибыли 7 марта в девять вечера и в полночь двумя партиями; 1 марта, после пересечения границы, на станции Маньчжурия ящики с самолетами были перегружены на китайские платформы (в Китае ж.д. колея уже нашей) и по территории КНР следовали двумя эшелонами. Для предохранения от налетов авиации противника эшелоны рассредоточили и замаскировали. 8 марта были закончены подготовительные работы и со следующего дня инженерно-технический состав 29-го полка приступил к выгрузке и сборке МиГов. Сразу же возникли проблемы. Выгруженные с ж.д. платформ ящики с самолетами к месту сборки планировалось буксировать двумя тракторами, однако последних не выделили. Смекалистые техники вышли из затруднительного положения, предложив цеплять каждый ящик к упряжке из четырех «студебеккеров» в ряд. В результате сборочные работы продвигались быстро — в среднем за день собирали 8 самолетов, — и 13 марта были введены в строй все 40 МиГов 15-го полка.

Тем временем 351-й ИАП начал вести боевую работу. К прикрытию аэродрома и ж.д. станции Сюйчжоу летчики полка приступили на следующий день после перебазирования. Все светлое время суток одна эскадрилья находилась в готовности № 1 и № 2, однако в случае налета противника запас времени для взлета и своевременного перехвата был крайне мал, т.к. оповещение китайских постов ВНОС было

ненадежным, а РЛС в Сюйчжоу отсутствовала (радиолокаторы 106-й ИАД начали работу только 18 и 19 марта на аэродромах Цзянвань и Дачан). В связи с этим генерал Слюсарев принял решение: с 10.00 до 15.00 — в период наибольшей активности гоминьдановской авиации — прикрывать район Сюйчжоу патрулированием пар и звеньев Ла-11 на вероятных маршрутах подхода противника со сменой патрулей в воздухе.

* * *

Перед тем, как перейти к рассказу непосредственно о боевых действиях, необходимо познакомить читателя с противником, которому противостояли наши летчики.

В начале весны 1950 года в составе авиации Чан Кай-ши имелось 4 истребительных полка 3 эскадрилий по 15—16 самолетов в каждой, 2 бомбардировочных полка (3—4 АЭ по 7—12 машин), 2 полка транспортной авиации, 1 отдельная разведывательная эскадрилья и транспортный авиаотряд особого назначения. Всего 158 истребителей (110 Р-51 «Мустанг», 48 Р-47 «Тандерболт»), 65 бомбардировщиков (21 В-24 «Либерејтор», 28 В-25 «Митчел», 16 «Москито»), 122 транспортные машины (1 С-54, 16 С-47, 105 С-46). Эти силы на первый взгляд выглядели достаточно внушительными, особенно по сравнению с восемью десятками МиГ-15 и Ла-11 106-й ИАД. Однако самолеты гоминьдановцев являлись не только морально устаревшими, но и порядком поизносившимися — 25% самолетов полностью вылетали моторесурс, остальные имели его остаток на уровне 60—70%. Так что качественное превосходство было на стороне наших пилотов.

Полки гоминьдановских ВВС в основном базировались на Тайване:

1-й БАП (26 В-25, 16 «Москито») — аэродром Тайтю;
8-й БАП (21 В-24) — аэродром Синтику (35-я АЭ 8-го БАП в связи с активными действиями НОАК на о. Хайнань перебазировалась на этот остров для ударов по наступающим войскам);

3-й ИАП (40 Р-51) — аэродром Хейто;

4-й ИАП (40 Р-51) — аэродром Каги;

5-й ИАП (30 Р-51, 15 Р-47) — аэродром Тоэн;

11-й ИАП (33 Р-47) — аэродром Хейто;
1-й ТрАП (45 С-46, 16 С-47) — аэродром Каги;
20-й Транспортный Отряд (60 С-46) — аэродром Синтику;
12-я ОРАЭ (16 В-25) — аэродром Тоэн;
Отряд особого назначения (1 С-54, 10 С-47, 2 В-25) — аэродром Сидонэ.

Два ближайших к Шанхаю аэродрома, используемые авиацией Чан Кайши, располагались на островах Чжоушаньдао и Дайшаньдао. Состав авиации на этих аэродромах не являлся постоянным и колебался в зависимости от обстановки в пределах от 10 до 30 истребителей и от 2 до 10 бомбардировщиков.

Для обнаружения воздушного противника гоминьдановцы располагали пятью РЛС американского и японского производства, 4 из них были развернуты на Тайване, а одна на аэродроме Динхай на острове Чжоушаньдао.

ВВС гоминьдана выполняли следующие задачи:

- фоторазведка административно-политических и промышленных объектов, авиабаз, ж.д. узлов, портов, переправ и мостов на территории КНР;

- удары по городам и электростанциям, имея основными целями Шанхай, Нанкин, Ханчжоу и Кантон;

- разрушение аэродромов в Шанхае, Нанкине, Сюйчжоу, Ханчжоу и др. для воспрепятствования ударам ВВС НОАК по о-вам Дайшаньдао, Чжоушаньдао и Тайвань;

- вывод из строя ж.д. коммуникаций на участках Пекин — Нанкин и Нанкин — Шанхай.

Одиночные самолеты и мелкие группы В-24, В-25 и Р-51 вели разведку, наносили удары по войскам НОАК, бомбили, впрочем, безуспешно, аэродромы Шанхайского аэроузла. С 8 по 12 марта противник в районе Сюйчжоу не появлялся. 12 марта, получив агентурные данные о сосредоточении наших авиачастей, начал вести интенсивную разведку в районах городов Сюйчжоу, Бэнбу, Нанкин, Уси, Шанхай, Цзиньшань, Ханчжоу и Нинбо. Вылетающие с Тайваня одиночные В-25 и мелкие группы Р-51, поднимаемые с о. Чжоушаньдао, обследовали ж.д. перевозки и аэродромы, пытались получить подтверждение донесений своих агентов. На

следующий день гоминьдановский разведчик появился вблизи Сюйчжоу.

13 марта в 9.05 китайские посты ВНОС передали на наш КП в Сюйчжоу: « 8 самолетов противника, один Б-25 и 7 Р-51 от НАНКИНА полетели в направлении МИНУГАН-БЭНБУ... » В 10.00—10.30 гоминьдановские самолеты безуспешно отбомбились по строящемуся ж.д. мосту в Бэнбу, сбросив 16 авиабомб, и взяли курс на юго-восток.

«Лавочкины» 351-го ИАП начали прикрытие Сюйчжоу в 8.40, постоянно держа над аэродромом одно звено. В 10.00 на смену предыдущему патрулю взлетело звено старшего лейтенанта Сидорова. Почти час патрулирования прошел спокойно, но «в 10.56 командир звена СИДОРОВ в 12—15 км южнее аэродрома СЮЙЧЖОУ обнаружил самолет противника Б-25 идущий с курсом 330 на высоте 2800 м. Наши самолеты находились на высоте 3000 м. Командир звена СИДОРОВ доложил на КП: «Вижу самолет противника, иду в атаку». Перестроив звено в колонну для атаки поочередно, занял исходное положение сзади, сверху под ракурсом 1/4 с дистанции 400—300 м открыл огонь по самолету противника. Выход для повторной атаки сделал влево-вверх, вторично атаковал самолет противника, который со снижением до бреющего полета стал уходить в юго-восточном направлении.

Командир звена СИДОРОВ израсходовал боекомплект за две атаки, прекратил преследование противника. Ведомые летчики КУРГАНОВ и ПОПОВ стрельбу по самолету противника не вели по причине неграмотной эксплуатации вооружения.

Самолет противника, отлетев 50 км юго-восточнее аэродрома Сюйчжоу, разбился, экипаж погиб, что подтверждено китайскими властями.

ВЫВОД:

Самолет противника в результате двух атак командира звена СИДОРОВА был подбит и, отлетев 50 км от аэродрома, разбился. Экипаж погиб.

Отличная осмотрительность летчиков при патрулировании обеспечила обнаружение самолета противника при плохой видимости (дымка).

При обнаружении противника летчики допустили поспешность в своих действиях, в результате командир звена СИДОРОВ за две очереди выпустил весь боекомплект, ведо-

мые — ПОПОВ забыл включить тумблер вооружения, КУРГАНОВ — при запуске мотора стравил воздух из пневмосистемы и не мог зарядить оружие, вследствие чего стрельбу по самолету противника оба не вели».

Несмотря на потерю одного самолета, гоминьдановские ВВС на следующий день повторили попытку разведать Сюйчжоу. «14.03.50 г. В 10 час. 40 мин. От китайских НП ВНОС на КП аэродрома поступили данные о пролете самолета противника типа Б-25 над горою ХАНЧЖОУ с курсом на север.

В 10.54 китайским НП ВНОС был отмечен пролет этого самолета над НАНКИНОМ, в 11.50 над БЭНБУ (южнее СЮЙЧЖОУ 140 км). После получения этого донесения, по команде с КП было поднято звено для патрулирования в районе аэродрома на высоте 4000 м.

В 12.25 командир звена ДУШИН, находившийся со звеном южнее аэродрома 6—7 км, обнаружил слева, на удалении 3—4 км самолет противника Б-25, идущий с курсом 340—350 на высоте 3500 м, передав на КП: «Вижу самолет противника, перехожу в атаку», начал производить сближение.

Самолет противника, заметив приближение истребителей, начал выполнять правый разворот с набором высоты, стараясь уйти на восток, к морю.

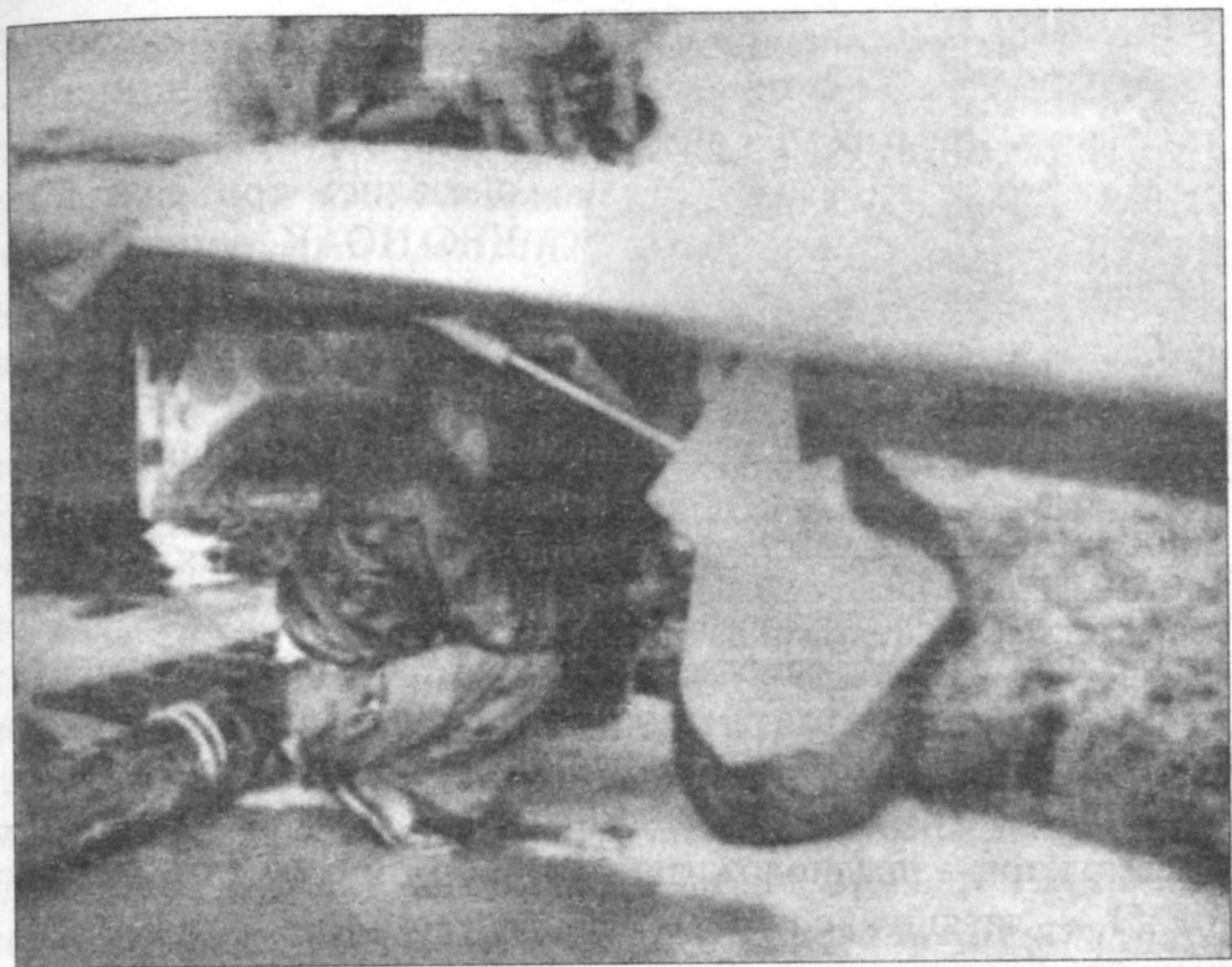
ДУШИН перестроил звено в правый пеленг, сблизился с самолетом противника на дистанцию 70—50 м, под ракурсом 0/4, снизу открыл огонь по левому мотору. После первой атаки на левом моторе самолета Б-25 возник пожар; самолет, сделав правый разворот на 180°, стал приближаться к аэродрому, но последующими атаками снизу, справа под ракурсом 1/4 поочередно летчиками ДУШИНЫМ, АБРАМОВИЧЕМ, ГУЖОВЫМ был зажжен правый мотор. Самолет Б-25 с горящими моторами произвел посадку на фюзеляж в 4 км севернее аэродрома СЮЙЧЖОУ. Экипаж самолета в количестве 6 чел. был взят в плен, седьмой член экипажа сгорел в самолете».

Пленных пилотов допрашивал лично генерал Слюсарев. Они сообщили, что вылетели с тайваньского аэродрома Таюань (вероятно, другая русская транскрипция названия аэродрома Тоэн) для фоторазведки городов Нанкин, Ханчжоу и аэродрома Сюйчжоу. Сведения о гоминьдановских ВВС, почерпнутые из допроса пленных, в основном совпали с агентурными данными разведки НОАК.

Авиация противника не оставляла вниманием и Шанхай. В этот же день четверка «Либереиторов» появилась над Шанхаем. Кружа над городом на высоте 3500—3800 м, бомбардировщики за 30 минут сделали четыре захода на аэродром Лунхуа. Сброшенные ими бомбы в пяти местах повредили летное поле и уничтожили небольшой склад с боеприпасами. Отражавшей налет зенитной артиллерии удалось сбить один В-24.

Учитывая возрастающую активность авиации противника, командование Группы войск решило часть сил 106-й ИАД перебросить на шанхайский аэродром Цзянвань для непосредственного прикрытия города. 16 марта девятка Ла-11, ведомая командиром полка подполковником Макаровым, перелетела под Шанхай. На следующий день зам. командира полка майор Каратаев привел из Сюйчжоу еще 10 «лавочкиных». Перед истребителями 351-го полка была поставлена задача не допустить бомбардировки Шанхая и аэродромов Цзянвань, Дачан, Лунхуа и обеспечить сосредоточение на вышеупомянутых аэродромах главных сил дивизии. Задачу предполагалось выполнять дежурством одной АЭ в готовности № 1 и № 2, патрулированием в зонах ожидания и вылетами на перехват. В случае налета бомбардировщиков противника, сопровождаемых истребителями, основные силы «лавочкиных» предписывалось направлять против бомбардировщиков, на сковывание истребительного эскорта выделялось одно звено.

С перебазированием в Шанхай двух эскадрилий Ла-11, ни «Митчелы», ни «Либереиторы» днем в небе над городом не появлялись, однако гоминьдановцы участвовали в попытках разведать прикрываемый «лавочкиными» район. Как правило, взлетевшие с о. Чжоушаньдао одиночки и пары Р-51 с 8.00 до 15.00 вторгались в прикрываемый нашими истребителями район и, с началом наведения поднятых на перехват Ла-11, не доходя до Шанхая 30—50 км, разворачивались и на повышенной скорости уходили в направлении своей базы. В подобных случаях перехватить разведчиков не удавалось — слишком быстро они оказывались над морем, в запретной для наших истребителей зоне. Вносили свою лепту и местные климатические условия — резкие изменения погоды и большая влажность. Даже в безоблачную погоду видимость,



Подготовка к вылету МиГ-15 29-го ГвИАП, аэродром Дачан

как правило, была ограничена и уже на высоте 3000 м самолеты визуально были почти неразличимы. Кроме того, создаваемая над городом заводами и фабриками дымопылевая завеса не позволяла нашим истребителям обнаруживать самолеты противника, если те шли ниже. Вследствие всех этих причин в первые дни пребывания под Шанхаем перехваты 351-го ИАП заканчивались ничем, встретиться с противником не удавалось.

18 марта первый раз поднялись на перехват МиГи 29-го ГвИАП. В 17.00 китайские посты ВНОС засекли полет трех самолетов над г. Фынтай, что в 210 км северо-западнее Нанкина. Через полчаса поступил приказ поднять на перехват пару Ла-11. Ведущему пары старшему лейтенанту Голованову удалось взлететь, а его ведомый старший лейтенант Ихсангалиев дважды пытался подняться в воздух, но из-за сильного бокового ветра, дувшего под прямым углом к ВПП со скоростью 10 м/с, взлететь так и не смог. В 17.45 самолеты противника были уже юго-восточнее г. Бэнбу, и на перехват ушла пара МиГ-15. МиГи провели в воздухе 23 минуты, од-



МиГ-15 № 0315392. 2-я АЭ 29-го ГвИАП. В кабине пилот старший лейтенант Павлов, аэродром Дачан

нако перехват не состоялся, так как выяснилось, что «противником» оказались три самолета ВВС НОАК, летевшие из г. Нанкин (провинция Гуанси) в г. Ханькоу (провинция Хубэй) и потерявшие ориентировку. Первый вылет МиГов на перехват оказался «холостым».

20-го марта летчикам 351-го ИАП наконец удалось встретиться с противником. В 7.46 наши радиолокаторы в 55 км юго-восточнее Шанхая зафиксировали группу самолетов — предположительно 1 Б-25 сопровождаемый 2—3 Р-51, — летящую с курсом 350 градусов. Подойдя к Шанхаю, бомбардировщик сбросил на аэродром Лунхуа 7 бомб, которые упали в поле и в реку, не причинив аэродрому вреда. В 7.48 на перехват была поднята пара старшего лейтенанта Смирнова, в 7.58 ушла в воздух еще одна пара, которой была поставлена задача уничтожить противника на ближних подступах к Шанхаю. Ей встретить противника не довелось. Паре же Смирнова удалось вступить в бой. *«После взлета и набора высоты 4000 м над аэродромом ведущий ст. лейтенант СМІРНОВ и его ведомый ст. лейтенант ЛЫФАРЬ с КП части получили информацию о противнике и приказание идти на пункт НАНЬХОЙ. Выйдя на указанный ориентир, летчики не обнаружили противника, о чем доложили на КП и получили приказание идти в зону ожидания № 5 (южная окраина гор. ШАНХАЙ), а в 8.05 идти из зоны № 5 в ориентир 68 — БЭЙЦАО — на догон противника. Ст. лейтенант СМІРНОВ, развернувшись на курс следования в ориентир 68, увидел впереди, ниже себя на 200—300 м один самолет противника «МУС-ТАНГ», летящий с курсом на юг, дал команду ведомому: «Прикрой, атакую», пошел на сближение и, заняв исходное положение для атаки сзади, сверху под ракурсом 1/4, с дистанции 150—100 м открыл огонь по самолету противника. В этот момент ст. лейтенант ЛЫФАРЬ увидел впереди ниже себя на*

300—400 м еще два самолета «МУСТАНГ», идущих на встречных курсах в атаку на самолет ст. лейтенанта СМИРНОВА, с дистанции 600—500 м открыл огонь по ведущему самолету противника и не дал ему сделать прицельную атаку по самолету ст. лейтенанта СМИРНОВА. После чего пара самолетов противника, атакуемая ст. лейтенантом ЛЫФАРЕМ, перешла в левый вираж, а за ней и самолет, атакуемый ст. лейтенантом СМИРНОВЫМ. Ст. лейтенант СМИРНОВ выход из атаки сделал левым боевым разворотом, перешел в атаку сверху, сзади самолета противника, атакованного в первый раз; ст. лейтенант ЛЫФАРЬ, сделав восходящую горку с отворотом влево на 20—30°, выполнил правый полупереворот, перешел в атаку на ведомого пары сверху, сзади под углом 20—30°, при атаке разогнал скорость и выскочил вперед атакуемого самолета, после чего энергично сделал правый боевой разворот. Самолеты противника попытались атаковать ст. лейтенанта ЛЫФАРЯ, но, отстав на большую дистанцию, перевели самолеты в пикирование и вышли из зоны действий наших истребителей (пересекли береговую черту).

Наши истребители благополучно произвели посадку на свой аэродром.

ВЫВОДЫ:

Самолеты противника имели задачу отвлечь наших истребителей от своих бомбардировщиков, идущих на бомбометание объектов гор. ШАНХАЙ.

Радиотехнические станции ГП ВНОС обнаружили противника на удалении 85 км от гор. ШАНХАЙ, что не обеспечивает своевременный перехват самолетов противника на больших высотах.

Ввиду того, что радиотехнические станции ГП ВНОС не могут замерять высоту полета самолетов противника, наведение усложняется и не гарантирует встречу.

Воздушный бой, проведенный ст. лейтенантом СМИРНОВЫМ и ст. лейтенантом ЛЫФАРЕМ на самолетах ЛА-11 против трех самолетов «МУСТАНГ», закончился безуспешно вследствие недостаточной огневой подготовки летчиков и позднего наведения наших истребителей на противника.

Самолеты ЛА-11 имеют превосходство над самолетами «МУСТАНГ в вертикальном и горизонтальном маневре и обеспечивают ведение боя в любой плоскости».



Подготовка к вылету МиГ-15 29-го ГвИАП, аэродром Дачан

В тот же день 29-й ГвИАП, готовясь к перебазированию в Шанхай, понес потерю. В «Журнале учета боевых потерь» полка появилась первая запись:

«1. 20.03.1950 г. Самолет МиГ-15, зв. лейтенант Простеряков Петр Владимирович.

Тренировочный полет.

11 часов 49 минут, деревня Сячжуан, северо-восточнее аэродрома Сюйчжоу.

Находясь левым крайним ведомым в левом звене после разворота на 180° и 2 минут горизонтального полета на высоте 1500 м при скорости 650—680 км/час самолет с плавным увеличением правого крена начал уходить под строй, перешел в крутую спираль и в таком положении врезался в землю у д. Сячжуан.

Самолет разбит, летчик погиб».

При ударе о землю МиГ Простерякова глубоко вошел в мягкий китайский краснозем. Последние части самолета выкапывали с глубины 4 метров...

Действительную причину катастрофы установить не удалось. Версии выдвигались разные, официально же была принята следующая: «Катастрофа произошла предположи-

тельно вследствие потери летчиком сознания или наступления мгновенной смерти. Это подтверждается произвольным падением самолета, отсутствием летчиком попытки спастись на парашюте и молчанием по радио». Что же послужило причиной потери сознания летчиком или его гибели, установить, увы, уже не удастся никогда.

Несмотря на потерю, в последующие дни 29-й ГвИАП продолжал подготовку к перелету. А тем временем пары и звенья «шанхайских» Ла-11 ежедневно по несколько раз в день поднимались на перехват пытающихся проникнуть в прикрываемый район гоминьдановских «Мустангов». При этом не обходилось и без курьезов. 24 марта в 16.55 наши радиолокаторы зафиксировали полет двух самолетов противника. Через 3 минуты с Цзянваня ушла в воздух пара «лавочкиных». Оказалось, что за неприятельские самолеты приняли... пароход, идущий в проливе Хаймыньшуйдао.

К концу марта 29-й ГвИАП был готов к перебазированию в Шанхай. План перелета был разработан в двух вариантах: в простых метеоусловиях МиГи должны были идти из Сюйчжоу до Дачана без промежуточной посадки; в СМУ, если низкая облачность не позволяла лететь на большой высоте, предусматривалась промежуточная посадка на нанкинском аэродроме Падёчан. В связи с плохой погодой в конце марта был выбран вариант № 2: перелет по маршруту Сюйчжоу—Бэнбу—Нанкин—Уси—Дачан.

Утро 27 марта, — дня, назначенного для перебазирования, — подтвердило правильность выбора второго варианта перелета: небо затянула десятибалльная облачность с высотой нижней кромки 200—300 м, горизонтальная видимость не



Руководит полетами командир 2-й АЭ 29-го ГвИАП В.Н. Крымский

превышала 2—5 км. В этих условиях МиГам, вынужденно идущим на малой высоте, для беспосадочного полета до Шанхая не хватило бы топлива. К моменту перебазирования 29-й ГвИАП из 39 МиГ-15 насчитывал 38 исправных. (39-й — серийный № 0315389 — лететь не мог из-за факеления одной из топливных форсунок двигателя. Он был введен в строй на второй день после вылета основной группы.) В 14.12 начала взлет первая шестерка МиГ-15, ведомая командиром полка полковником Пашкевичем. За ней поднялись в воздух все четыре эскадрильи 29-го ГвИАП. Через полтора часа, в 15.40, последний из вылетевших из Сюйчжоу МиГов коснулся колесами бетонки Падёчана. Вместе с истребителями 29-го полка в перелете участвовали и 6 Ла-11 351-го ИАП, ведомые штурманом полка майором Ефимовым. В целом перелет прошел успешно за исключением одной неприятности — при посадке у МиГ-15 с серийным номером 0315391 лопнули покрышка и камера левого колеса. Эту неисправность быстро устранили, заменив колесо, и самолет был введен в строй в течение 30 минут. Через полчаса после посадки на Падёчане МиГи первой группы приступили к боевому дежурству по прикрытию аэродрома. После того, как последний самолет 29 ГвИАП покинул Сюйчжоу (неисправный истребитель не в счет), отправился в дорогу и остальной личный состав. 28 марта эшелон с наземными службами полка прибыл на Дачан. МиГи же ухудшившаяся погода задержала в Нанкине на несколько дней. Наконец, 1 апреля исчезли облака, небо прояснилось, горизонтальная видимость улучшилась до 8—10, и с 9.45 до 11.17 МиГи перелетели на Дачан, а шестерка Ла-11 майора Ефимова — на Цзянвань. Теперь шанхайская группировка 106-й ИАД насчитывала 39 МиГ-15 и 25 Ла-11. Остальные 14 «лавочкиных» продолжали боевое дежурство в Сюйчжоу, прикрывая аэродром и ж.д. узел — в ближайшие дни туда должен был перебазироваться 829-й САП.

С 1 апреля 106-я ИАД приступила к непосредственному выполнению приказа МВС № 0040. Напомним, что она заключалась в прикрытии Шанхая и аэродромов Шанхайского аэроузла от авианалетов и недопущении захода гоминьдановских судов в устье р. Янцзы. Для выполнения первой части задачи командование Группы войск приняло следующий план: появившегося воздушного противника уничтожать силами

двух полков с рубежа встречи Чунмин, о. Явша, Чуаньша, Синьчан, Сунцзян, Цинпу, Куаньшань с предварительной доразведкой противника звеньями истребителей с рубежа Цидун, о. Хэнша, Тянгцзигун, Хайянь, Цзясин, Усянь, Чжитан, Хаймынь. При этом главная задача — уничтожение бомбардировщиков. Звенья доразведки, — те которые к моменту обнаружения противника несли дежурство в готовности № 1, — должны были выйти на рубеж встречи, разведать силы противника и навести на него главные силы наших истребителей. Если же встреча произойдет с мелкими группами гоминьдановских самолетов (2—4 машины), то самим уничтожить их. Задачи внутри основных сил наших истребителей также различались. Целью МиГов были бомбардировщики, большая же часть «лавочкиных» должна была сковать и уничтожить истребительный эскорт, а оставшаяся — усилить удар МиГ-15. При этом в любой обстановке предусматривался резерв, в готовности на аэродромах оставляли одну эскадрилью МиГ-15 и два звена Ла-11.

Для выполнения второй части задачи, поставленной военным министром, под непосредственным руководством генерал-лейтенанта Слюсарева был разработан план предотвращения блокады морского побережья и высадки десанта. В соответствии с ним предусматривалось, что с поступлением данных о кораблях противника, из готовности № 1 будет поднято звено 351-го ИАП, которое обнаружит корабли и наведет на них главные силы. Эскадрилья Ту-2 829-го САП под прикрытием Ла-11 бомбовым ударом потопит корабли и десантные суда, а бомбоштурмовой удар эскортируемых «лавочкиными» трех восьмерок Ил-10 уничтожит мелкие суда и высадившуюся живую силу противника. Основной задачей 351-му ИАП ставилось прикрытие и сопровождение Ту-2 и Ил-10, 29-й ГвИАП должен был выделить одну эскадрилью для расчистки района действий 829-го САП от истребителей противника, а остальные силы держать в резерве на случай возможного одновременно с десантом налета на Шанхай и аэродромы.

* * *

Появление МиГов под Шанхаем не ускользнуло от внимания разведки Чан Кайши. Вспоминает А.Ф. Андрианов, в то время старший лейтенант, пилот 2-й АЭ 29-го ГвИАП:

«... 1 апреля перелетели в Шанхай, на аэродром Дачан. В ту же ночь прилетел В-25 с Тайваня и сбросил семь бомб на взлетно-посадочную полосу, но не попал. Бомбы легли правее полосы. А ночью никто из нас на МиГах не летал. Но на поршневых летали, звеньями и даже строем в составе эскадрильи. Следующей же ночью, начиная с сумерек, полк начал летать. И это после годичного перерыва в ночных полетах и без «спарок»! Начали дежурить...» В ночь с 1-го на 2-е еще один В-25 нанес удар по аэродрому Цзянвань, сбросив на него 4 бомбы, которые также не причинили никакого ущерба. Утром 2 апреля в 9.35—9.38 наши радиолокаторы в сотне километров южнее Шанхая обнаружили самолет противника. Цель на высоте 3000 м шла вдоль южного берега залива Ханчжоувань. Через несколько минут самолет вышел на северный берег залива и в 9.50 отбомбился по наземным войскам НОАК в районе г. Хайань, после чего продолжил полет вдоль северного берега с курсом 30—45 градусов. В 9.52 на перехват противника были подняты Ла-11 капитана Гужова и старшего лейтенанта Лыфаря. «После взлета ведущий пары командир АЭ капитан ГУЖОВ получил команду: «Высота 2500 м, курс 210, идите на сближение с противником». Следуя по данному курсу, не доходя 10 км г. ПИНХУ, летчики получили с КП информацию о противнике и команду — взять курс 90 и идти на ЦЗИНШАНЬ.

Капитан ГУЖОВ, следуя по указанному курсу, имея высоту полета 2300 м, в 5—8 км западнее ЦЗИНШАНЬ обнаружил справа, впереди, выше себя на 200—300 м два самолета противника типа «МУСТАНГ», идущих с курсом 45°, о чем доложил на КП части.

Истребители противника летели в боевом порядке правый пеленг с интервалом 70 м, дистанцией 100—130 м на одной высоте.

Сближаясь с противником, капитан ГУЖОВ подал команду ведомому: «Прикрой, атакую». Видя, что противник не видит его, занял исходное положение слева, сзади, снизу и с дистанции 100—70 м, в 10.04 открыл огонь. В результате внезапной атаки с одной очереди сбил атакуемый самолет, ведущий, не видя, что сбит его ведомый, начал плавный разворот влево.

Капитан ГУЖОВ повернулся влево, занял исходное положение, внезапно атаковал противника с дистанции 80—70 м, дал две очереди и сбил второй самолет.



Старшие лейтенанты Абрамович и Карелин (в кабине) из 351-го ИАП, проверяют готовность Ла-11 к полету, аэродром Цзянвань

Наши истребители производили поиск противника в строю «фронт», при атаке — «правый пеленг».

Сбитие самолетов противника подтверждено китайскими наземными властями.

В воздушном бою израсходовано снарядов НС-23 — 123 шт.».

В 10.10 на усиление пары Гужова в район Цзиншань поднималась пара МиГ-15, но так как оба «Мустанга» были сбиты «лавочкиными», ее помощь не потребовалась. В 10.32 сели в Цзянване Ла-11, а в 10.55 вернулись на Дачан МиГи.

К 3 марта, по данным агентурной разведки НОАК, на островах Чжоушаньдао и Дайшаньдао гоминьдановцы сосредоточили до 30 Р-51 и до десятка В-25. На 4 марта они планировали нанести удар по аэродромам Цзянвань, Дачан и Хунцзяо (расположенный в предместье Шанхая запасной аэродром 106-й ИАД). Успешный радиоперехват интенсивных переговоров противника позволил узнать детальный план операции. Первоначально в район Шанхая должно было прийти одно звено истребителей для разведки и отвлечения внимания наших перехватчиков и средств обнаружения. Затем подошедшая первая волна из 11 «Мустангов»

должна была связать боем взлетевшие МиГи и «лавочкины». Через некоторое время планировался подход 15 Р-51 второй волны для наращивания сил первой и уничтожения наших истребителей. В момент посадки выработавших топливо и потрепанных боем МиГ-15 и Ла-11 намечался удар бомбардировщиков по аэродромам. Наше командование разработало контрплан, который предусматривал следующее распределение сил имевшихся 39 МиГ-15 и 25 Ла-11:

- при появлении противника 2 МиГ-15 вылетают на разведку воздушной обстановки, наводят свои истребители на противника;

- 4 МиГ-15 и 8 Ла-11 вступают в бой с первой волной «Мустангов»;

- 4 МиГ-15 и 4 Ла-11 прикрывают аэродромы Дачан и Цзянвань;

- 8 МиГ-15 и 8 Ла-11 связывают боем вторую волну Р-51;

- основная ударная сила — 21 МиГ-15 и 5 Ла-11 отражают налет бомбардировщиков, одновременно являясь резервом.

4 марта осуществить операцию по выведению из строя наших аэродромов и уничтожению базировавшихся на них самолетов противнику не удалось — погода резко ухудшилась и оставалась неподходящей для выполнения намеченных планов до конца первой недели апреля. Лишь 7-го числа метеоусловия несколько улучшились и гоминьдановцы весь день посвятили последним тренировкам — наши радиолокаторы в течение светлого времени суток зафиксировали в районе о. Чжоушаньдао 13 групповых целей по 2—3 самолета в каждой.

Тем временем подошел срок 829-му САП присоединиться к остальным полкам дивизии. Перелет в Сюйчжоу, назначенный на 6 марта, должен был проходить с промежуточной посадкой в Циндао. Ранним утром полковой Ли-2 перебросил туда передовую команду. Еще один Ли-2, вылетевший из Циндао, разведал погоду над Шандунским полуостровом. Через час после вылета полкового «транспортника», вслед за ним на Ту-2 вылетел командир 829-го САП полковник Семенов, лидируя пару Ла-11 и 1 УЛа-9 — истребительное прикрытие перелета. Комполка должен был сделать

окончательную оценку погоды по маршруту. Погода же хотя и оставляла желать лучшего — облачность 7—8 баллов с высотой нижней кромки 1000—1500 м, видимость 5—10 км, — но для перелета годилась, и командующий ДВ ВВС генерал-полковник Красовский принял решение на выпуск 829-го САП на маршрут. С 8.00 до 13.30 полк тремя группами, идущими с тридцатиминутными интервалами, перелетел в Циндао. Каждая группа состояла из 8—9 Ил-10 и пары Ту-2 — лидера и замыкающего. Задачей последнего было наблюдение за самолетами своей группы. Если бы кто-то вышел из строя для вынужденной посадки на воду (половина пути до Циндао пролежала над Ляотешанским проливом), замыкающий сопровождал бы его до касания воды и сбросил спасательные средства. Непосредственное спасение экипажей было возложено на моряков. Для этого выделили две «Каталины», два тральщика и две подводные лодки. К счастью, все эти спасательные средства не понадобились, до Циндао 829-й САП добрался без приключений. Прилетевшие первыми три «лавочкина» и одно из звеньев Ил-10 заняли готовность № 1, прикрывая аэродром. Закончив выпуск самолетов из Дальнего, инженерно-технический состав полка погрузился в пару Ли-2 и прилетел в Циндао. В тот же день Ли-2 передовой команды снова поднялся в воздух и взял курс на Сюйчжоу.

7 апреля в 5.30 утра в Сюйчжоу вылетел Слюсарев, встретивший 829-й САП в Циндао. Генерал должен был разведать погоду и проверить готовность аэродрома к приему самолетов. В 8.00 из Сюйчжоу Слюсарев дал «добро» на выпуск групп. С 8.15 до 12.40 все «ильюшины» и «туполевы» благополучно перелетели на новое место базирования. Самолеты следовали в том же порядке, что и в предыдущий день, за одним исключением — на этот раз тройка «лавочкиных» вылетела последней, прикрывая аэродром до тех пор, пока его не покинул последний самолет 829-го САП.

8 апреля установилась хорошая погода и гоминьдановские ВВС попытались осуществить налет на шанхайские аэродромы. Для летчиков 106-й ИАД этот день стал самым напряженным за все время спецкомандировки, истребители 29-го Гвардейского и 351-го полков выполнили 42 боевых вылета, проведя в воздухе 22 часа 2 минуты. Основная нагрузка легла на МиГи, они поднимались на перехват 32 раза.



Стоянка самолетов 29-го ГвИАП на аэродроме Дачан. На переднем плане МиГ-15 № 0315367

С 8.14 до 17.12 наши РЛС зафиксировали 14 групповых целей, из них 6 крупных. Истребители 106-й ИАД действовали в соответствии с принятым планом отражения налета, но встретиться с противником им не довелось, так как при подходе наших самолетов к границе запретной зоны гоминьдановские пилоты уходили в море. Увидеть противника удалось лишь летчикам пары МиГов 29-го ГвИАП, вылетевших первыми для разведки воздушной обстановки. Ведущий этой пары старший лейтенант Павленко, идя вдоль берега о. Хэнша, в 9.00 доложил на КП, что в 15 км восточнее о. Чуминдао видит три «Мустанга», идущие на высоте 4500 м вдоль побережья. Через две-три минуты полета на параллельных курсах противник отвернул вправо и скрылся в море.

Причина столь пассивных действий неприятельских пилотов стала ясна после перехвата 2-м Разведывательным Бюро НОАК донесения заместителя командующего гоминьдановскими ВВС следующего содержания: *«В соответствии с ранее разработанным планом налета на гор. Шанхай, 4 АЭ под командованием ЧАНКАН-БИН, в составе 16 «Мустангов», 8 апреля в 8.00 вылетала из ДИНХАЙ. При подходе к гор. ШАНХАЙ наши истребители увидели самолеты противника, развер-*

нулись и ушли на свой аэродром, так как летчики не имеют опыта ведения воздушного боя на больших высотах».

На следующий день противник снова попытался прорваться к Шанхаю. Из 11 обнаруженных за день групповых целей 4 подходили к рубежу подъема наших истребителей. На перехват поднимались Ла-11 351-го ИАП, но события развивались по уже известному сценарию — при угрозе быть атакованным противник уходил в море.

С 1 по 27 апреля полетов противника в обороняемой Группой войск зоне не отмечалось. Гоминьдановцы усиленно ликвидировали недостатки в летной подготовке, совершая полеты на высоте 5000—8000 м в районе островов Чжоушань. При этом, видимо, противник отказался от удара по шанхайским аэродромам, так как, по данным агентурной разведки, НОАК с 10 по 22 апреля произвел перегруппировку сил на передовых аэродромах. 10—13 апреля с Чжоушаньдао на Тайвань вернулись 15 Р-51 и до 10 В-25 — половина истребителей и все бомбардировщики, привлекавшиеся к налету на Шанхай. 17 апреля с Тайваня на о. Дайшаньдао перелетели 15 более высотных, чем «Мустанги», Р-47, а 22-го на Чжоушаньдао прибыли два В-25.

С 23-го по 27 апреля противник продолжил учебные высотные полеты в районе островов Чжоушаньдао и Дайшаньдао, а 28-го, решив, что полученного опыта достаточно, попытался разведать объекты Шанхая на больших высотах. За день было обнаружено 13 групп на высотах 5000—7000 м, из них две, № 6 и № 13, вторглись в зону ПВО Шанхая.

Цель № 6, 4 Р-51, РЛС обнаружили в 11.18. Через 11 минут в район Синьчан направили звено МиГ-15, в 11.35 накрытие аэродрома Лунхуа подняли звено Ла-11, еще через 7 минут начало патрулирование над Цзянванем второе звено «лавочкиных». Кроме того, пара МиГ-15, выполнявшая маршрутный полет Шанхай — Тяньцзинь, с КП дивизии была перенацелена на противника. Перехват не удался — противник резко снизился до бреющего полета и ушел на юго-восток.

Цель № 13, 1 Р-38 «Лайтнинг», прикрытый 2—3 «Мустангами», РЛС начали сопровождать в 14.58 в районе о. Чжоушаньдао. Через некоторое время *«самолеты противника ...*

взяли курс на о. ЧУМИНЬДАО, в 15.17, не доходя 10 км до него, взяли курс на о. ЯВША и в 15.21 вышли на береговую черту в 15 км северо-восточнее гор. ШАНХАЙ.

В 15.10 по команде с КП части было поднято одно звено МиГ-15. После взлета пара майора КЕЛЕЙНИКОВА была направлена на высоте 6000 м в зону о. ХЭНША, вторая пара гвардии капитана ШИНКАРЕНКО в эту же зону на высоте 4000 м...» В 15.18 майор Келейников получил информацию с КП дивизии: «Противник находится к востоку от пункта Цайцзялунчжень — ориентир 62. Идите в район о. Хэнша, высота 7000 м». В 15.20 в этот же район на высоту 700 м направили пару Ла-11 на случай, если противник попытается уйти на малой высоте. В 15.21 ведомый Келейникова старший лейтенант Володкин передал по радио: «Вижу противника слева, выше». Целью оказался «Лайтнинг». «Мустанги» же, увидев МиГи, ушли на свою территорию. Келейников приказал своему ведомому выйти вперед и атаковать противника.

«Гвардии лейтенант ВОЛОДКИН разворотом влево с набором высоты зашел противнику в хвост и с дистанции 600—500 м под ракурсом 1/4—2/4 на одной высоте открыл огонь с трех точек длинной очередью. Трасса прошла по обрезау правого крыла. Выход из атаки правым боевым разворотом.

Гвардии майор КЕЛЕЙНИКОВ, идя сзади ВОЛОДКИНА на дистанции 800 м, после выхода из атаки последнего, открыл огонь по противнику с дистанции 550—300 м строго в хвост, дав три очереди. Из атаки вышел правым боевым разворотом, в момент выхода летчики наблюдали уходящий самолет противника левым полупереворотом и с дымящимся правым мотором. Повторную атаку произвести не удалось, так как противник был потерян на фоне воды и дымки.

В результате воздушного боя самолет противника «Лайтнинг» Р-38 был сбит гвардии майором Келейниковым, что подтверждается дешифрированием ФП, наблюдением летчиков и данными радиоперехвата — доклада летчика противника о разрушении самолета.

Расход снарядов: КЕЛЕЙНИКОВ 70 НС-23;
ВОЛОДКИН 10 Н-37, 60 НС-23».

Позже, когда десант НОАК захватил острова Чжоушань, было получено еще одно подтверждение победы майора Келейникова. Неподалеку от аэродрома, расположенно-



МиГ-15 № 0315372 29-го ГвИАП, аэродром Дачан

го на одном из островов, был найден разбитый «Лайтнинг» — тяжело поврежденный пушечным огнем МиГов, он не дотянул до ВПП.

В этот же день 28 апреля в 16.08 пара Ла-11 майора Култышева вылетала на разведку кораблей противника, так как поступило сообщение, что они вошли в проливы Бэйкоу и Чжанцзянкоу. Сообщение оказалось ложным.

В первой половине мая 1950 года гоминьдановская авиация группами по 4—6 бомбардировщиков под прикрытием Р-51 бомбила в районе г. Нинбо готовящиеся к высадке на острова Чжоушань войска НОАК, несколько раз по ночам одиночными В-24 и В-25 пыталась разведать ПВО Шанхая и бомбить Дачан и Цзянвань, выполняла учебные полеты в районе о. Чжоушаньдао. Пик ее майской активности пришелся на 6—11 мая. В эти дни на дальних подступах к Шанхаю РЛС зафиксировали полет 20 групповых целей по 2—5 самолетов. 7 и 8 мая на перехват поднимались МиГи, но противник избегал боя. 8 мая совершил боевой вылет 829-й САП — видимо, первый и единственный за время спецкомандировки. Перелетевший накануне из Сюйчжоу, командир полка полковник Семенов на Ту-2 под прикрытием звена «лавочкиных» облетел проливы Чжанцзянкоу и Бэйкоу по маршруту Цзянвань — Наньхой — Люйончан — Хаймынь — Цзянвань. Целью полета была, по-видимому, разведка кораблей противника в проливах. С 8 мая увеличили активность гоминьдановские ночные бомбардировщики и разведчики.

В эту ночь РЛС зафиксировали 3 цели, на следующую — одну, 10 мая на экранах радаров появились два бомбардировщика. Поднимавшиеся в воздух пары МиГ-15 29-го ГвИАП несли дежурство в зонах ночного ожидания, но с противником не встречались, так как в зоны боя тот не заходил. В ночь с 11 на 12 мая снова были обнаружены две цели.

«В 21.14 и 21.17 РТС были зафиксированы два самолета противника в районе о-вов ДАЙШАНЬДАО и ЧЖОУШАНЬДАО, летящих ломаными курсами с общим направлением на северо-запад на интервале 6—7 минут. Первый самолет (цель № 1) на высоте 3000 м., второй (цель № 2) на высоте 4500 м.

Цель № 1 — 21.26 вышла на береговую черту 15 км юго-восточнее гор. ФЫСЯНЬ, развернулась на восток и в 21.31 снова вышла в море.

Второй самолет (цель № 2) в 21.34 вышел на береговую черту в том же месте, что и первый, выполняя полет ломаными курсами в 21.37 прошел гор. НАНЬХОЙ, в 21.40 вышел на береговую черту в районе гор. ЧУАНЬША и следуя вдоль нее на северо-запад, не долетая пункта ГАОЦЗЯОЧЖЕНЬ (15—17 км северо-восточнее гор. ШАНХАЙ) был освещен нашими прожекторами, после чего было сброшено три бомбы по 500 кг и самолет противника начал выполнять в лучах прожекторов левый разворот, стараясь уйти на юг. Первый самолет в это время находился в районе о-ва ЯВША, сделал круг и ушел в море.

В 21.20 по команде с КП дивизии полковником ЯКУШИНЫМ были подняты два МИГ-15 и направлены для патрулирования в ночную зону ожидания — гвардии капитан ШИНКАРЕНКО (командир 4-й АЭ. — Авт.) на высоте 4000 м, гвардии лейтенант ВОЛОДКИН — на высоте 2000 м.

В 21.42 летчики с КП дивизии получили информацию о противнике и предупреждение: «Будьте внимательны!», а в 21.43 самолет противника Б-24 был освещен лучами наших прожекторов. Гвардии капитан ШИНКАРЕНКО получил с КП дивизии команду: «Атаковать самолет противника», и пошел на сближение с бомбардировщиком.

На расстоянии 4—5 км ШИНКАРЕНКО определил, что сближение происходит на встречных курсах, для погашения скорости выпустил тормозные щитки и шасси. В это время самолет противника, находясь в лучах прожекторов, стал выполнять левый разворот. ШИНКАРЕНКО сделал правый разво-

рот и, видя, что начинает отставать, убрал шасси и прибавил обороты, заняв исходное положение для атаки сзади строго в хвост, на одной высоте. Первую очередь дал с дистанции 800—700 м из НС-23 — трасса прошла ниже, вторую очередь с дистанции 500—400 м из НС-23 — трасса прошла через самолет и ниже, и третью длинную очередь из Н-37 с дистанции 300—200 м — снаряды пошли по фюзеляжу и по моторам самолета — прицеливание по неподвижной сетке. После третьей очереди загорелся левый внутренний мотор, самолет с левым разворотом перешел в спираль и с углом 69—70° врезался в землю на восточной окраине г. ШАНХАЙ.

По данным с земли, с самолета противника было выпущено три очереди по МИГу ШИНКАРЕНКО. Сам ШИНКАРЕНКО это не видел, пробоин и повреждений на его самолете нет.

Во время атаки лейтенант ВОЛОДКИН шел сзади на дистанции 600—1000 м с принижением 200 м и мог продолжить атаку при выходе из боя ШИНКАРЕНКО.

Б-24 пилотировался командиром 8-го бомбардировочного полка ЧИ-ЧЖО — УВАНОМ.

Расход снарядов: Н-37 — 25 шт., НС-23 — 152 шт.».

На цель № 1 в 21.50 была поднята еще одна пара МиГ-15, но противник в зону ночного боя так и не вошел и встречи с ним не было.

События дня не закончились с посадкой Шинкаренко и Володкина. Вспоминает В.Н. Шалфеев: «Ночи в Шанхае южные, темнеет рано и быстро. Личный состав полка уже собирался отдыхать, как вдруг снова сыграли боевую тревогу. Мы бросились к машинам, но заместитель командира полка по политчасти полковник Фиронов всех направил в кинозал. Начали крутить фильм «Первая перчатка». Все в недоумении шептались и недовольно ворчали. Вдруг в зале зажегся свет и мы увидели в дверях кинозала Ивана Кожедуба в парадной авиационной форме, при кортике, орденах и медалях. Из-за его спины выглядывали женщины и с любопытством разглядывали зал.

Оказалось, что 11 мая Иван Кожедуб был в Шанхае с молодежной делегацией. Они были застигнуты воздушной тревогой и наблюдали за всем происходящим в небе около какого-то зала, где собирались дать концерт китайской молодежи. Естественно, что выступление там сорвалось. И Кожедуб предло-

жил артистам выступить перед «китайскими» летчиками, которые только что на их глазах давали страшный и захватывающий концерт в воздухе, высвеченный, как в кино, зенитными прожекторами. Артисты, как выяснилось позднее, восприняли это предложение без энтузиазма. И тревога их напугала, да и устали они уже — время-то было где-то между одиннадцатью и двенадцатью ночи. Но Кожедуб есть Кожедуб. Он все-таки уговорил артистов. И когда наш зал дружно, без команды взревел «Ура Кожедубу!» на русском языке, то взаимопонимание установилось моментально.

До четырех часов утра молодежная делегация давала нам концерт. А мы в свою очередь угостили их хорошим ужином-завтраком и наградили подарками. Подарками были, в основном, часы, которые мы успели купить на юани, которыми нам платили денежное содержание — зарплату по-граждански. Притом подарки были не от командования или парткома, а каждый желающий выходил на сцену, да не по одному, а по несколько человек сразу, и вместо цветов, которых у нас не было, вручал исполнителям свои часы. Так что каждый исполнитель получил не менее чем по полудюжине часов хороших марок «Роллекс», «Лонжин», «Омега», «Дольма», «Гамильтон» — часы те мы покупали для себя, барахло не брали. А при встрече с земляками в чужом краю русская душа не жалеет ничего...»

16—17 мая гоминьдановская авиация покинула аэродромы на Чжоушаньдао и Дайшаньдао и перелетела на Тайвань — войска НОАК начали десантную операцию на острова Чжоушань. Это сильно ослабило угрозу Шанхаю с воздуха, самолеты противника в небе над городом больше не появлялись. В июне и июле авиация Чан Кайши действовала главным образом над ближайшим к Тайваню участком побережья КНР между городами Фучжоу и Сватоу — вела разведку портов и бомбила их, по ночам сбрасывала листовки. Высаживать морские десанты гоминьдановцы также не спешили. Правда, однажды поздним вечером 1 июня наземные части НОАК, оборонявшие участок побережья между пунктами Цайцзялужень и Цянцзигун, подняли переполох, сообщив, что обнаружили скопление судов противника. В 22.35 для разведки вражеского десанта вылетел один МиГ-15. Летчик противника не нашел, но нельзя было исключить и возможность того, что он его просто не заметил в густой темно-

те. Ночь прошла в тревожном ожидании, и в 6.35 в район о. Хэнша ушла пара МиГов-разведчиков. На этот раз летчики действительно обнаружили корабли, только оказалось, что бойцы НОАК приняли за вражеские десантные транспорты китайские рыболовные суда, вышедшие в море на промысел.

С началом Корейской войны наши РЛС несколько раз фиксировали полеты одиночных самолетов, судя по скорости, В-29, между Кореей и Тайванем. Это вынуждало поднимать наши истребители для прикрытия Шанхая от возможных ударов, но американские самолеты вторгаться в зону ПВО не пытались. За исключением этих случаев июнь и июль прошли для истребителей 106-й ИАД достаточно спокойно. Летный состав, наряду с несением боевого дежурства, занимался учебно-боевой подготовкой: отрабатывал групповую слетанность, проводил учебные воздушные бои, практиковался в стрельбах по наземным и воздушным целям. Уровень подготовки полков оценивался на проводившихся несколько раз в дивизии летно-тактических учениях (ЛТУ). На них летчики 29-го и 351-го полков тренировались в отражении налетов бомбардировщиков, прикрытых истребителями,



Разбор результатов ЛТУ летным составом 29-го ГвИАП

а летный состав 829-го САП отрабатывал удары по наземным целям. Кроме того, ЛТУ позволили изучить некоторые вопросы тактики боевого применения новых реактивных истребителей, в конце 40-х — начале 50-х годов вызывавшие многочисленные споры: *«Проведенные ЛТУ дали возможность сделать некоторые выводы по тактике воздушного боя реактивного полка. Подтверждено, что воздушный бой реактивного полка не является проблемой, а наоборот — в результате правильного подхода были найдены и применены грамотные боевые порядки и маневр в бою, что дало возможность за 8 мин сделать три атаки, в то же время опровергнуто существующее до сих пор мнение, что в воздушном бою реактивных самолетов неизбежны отрывы от противника и повторные наведения. Опыт показал, что отрывов от противника не было, и, следовательно, в повторном наведении необходимости также не было».*

В конце июля официальная боевая работа для 106-й ИАД закончилась. С 8 марта по 1 августа истребители 351-го ИАП выполнили 150 боевых вылетов с налетом 163 часа 22 минуты, а МиГи 29-го Гвардейского — 80 вылетов, налетав 50 часов 4 минуты. В семи воздушных боях летчики дивизии сбили 1 В-24, 2 В-25, 2 Р-51 и 1 Р-38, при этом израсходовали 1242 23-мм и 35 37-мм снарядов, 57800 кг керосина Т-1 и 27930 кг бензина Б-78.

* * *

20 июля перед 106-й ИАД поставили новую задачу: переучить ряд частей ВВС НОАК на новую технику. Полку Семенова предстояло обучить китайцев полетам на Ил-10 и Ту-2. 351-й ИАП брал шефство над 11-м ИАП ВВС НОАК, летный состав которого должен был освоить Ла-11. Летчики 29-го Гвардейского должны были обучить своих китайских коллег, предположительно из 7-го ИАП, полетам на реактивной технике. До конца месяца составлялись и утверждались программы переучивания летного и технического состава, готовились наглядные пособия: рисовались плакаты, таблицы и графики, препарировались узлы и агрегаты авиа-техники. 30 июля на аэродроме Цзянвань появились первые 387 летчиков и техников ВВС НОАК, а 1 августа китайцы прибыли уже во все пункты переучивания. Сразу же возник-

ло множество проблем, и главной из них являлся языковой барьер, усугубленный отсутствием переводчиков. Приходилось общаться на языке цифр, чертежей, рисунков и, конечно, на понятном для всех летчиков мира языке жестов. Тем не менее переучивание продвигалось быстро. Уже 5 августа на Дзянване истребители 29-го ГвИАП начали полеты на отработку техники пилотирования с китайскими летчиками на УЛа-9. За день в воздухе побывало 25 китайцев. Этой работой 29-й Гвардейский занимался до 11 августа.

Кроме того, 7-го и 8-го числа пилотам полка пришлось полетать на отработку техники пилотирования с нашими советниками частей китайских ВВС и на поршневом УЛа-9 и на реактивном МиГ-15. 7 августа своим распоряжением командующий Группой войск генерал-лейтенант Слюсарев (он принял командование у убитого в Союз Батицкого 24 июля) снял боевую задачу с 3-й АЭ 351-го ИАП, прикрывавшей аэродром и ж.д. узел Сюйчжоу. На следующий день 12 «лавочкиных» 3-й эскадрильи перелетели на Цзянвань, где присоединились к своим товарищам, обучающим китайских пилотов.

9 августа произошло событие, нарушившее спокойную и планомерную работу 106-й ИАД — МиГи 29-го ГвИАП сбили самолет ВВС НОАК:

«9.8.50 г. по данным ГП ВНОС, в 10.36 в 18 км восточнее пункта Люхэчжень зафиксирован полет одного самолета по маршруту: Цзянвань, северо-восточнее гор. Шанхай, о. Хэнша и далее вдоль восточного и северного берега о. Чуминдао на высоте 2000 м.

После уточнения данных о том, что наших самолетов в воздухе нет и отсутствия заявок на перелеты, в 10.45 по команде с КП части аэродрома Дачан было поднято 2 самолета МиГ-15 в составе командира звена Павлова и старшего летчика Андрианкина и направлены в район о. Хэнша на высоту 2000 м.

В 10.52 дополнительно была поднята пара самолетов МиГ-15 в составе старших летчиков Курносова и Крец, которые были направлены на перехват в район гор. Цидую на высоту 2000 м. Наведение производилось с КП подразделения Пашкевича.

В 11.06 гв. лейтенант Курносов в районе пункта Сисиньчжень, 25 км юго-восточнее гор. Хаймынь, на высоте 800 м обнаружил внезапно вышедший из облаков самолет, который

летчики приняли за самолет типа Б-25 и в результате проведенной атаки сбили его. Самолет упал 7—8 км южнее гор. Хаймынь.

Впоследствии было установлено, что сбитый самолет был типа ТУ-2, принадлежащий ВВС НОА. Китая, производивший полет без заявки по маршруту Нанкин — Шанхай и вошедший в обороняемый район ПВО, в результате чего был принят за самолет противника и сбит».

Поскольку китайский экипаж явно нарушил правила полетов в обороняемой нашими истребителями зоне, в 29-м полку обошлось без обычных в подобных случаях оргвыводов. Вину за инцидент приняла на себя китайская сторона, к нашим же летчикам серьезных претензий не было.

11 августа на Цзянване начали учебные полеты с китайцами пилоты 351-го ИАП, в Сюйчжоу приступили к полетам Ту-2У и УИл-10 829-го САП. На следующий день показательный полет звена Ла-11 предварил первые самостоятельные вылеты на боевом «лавочкине» восьми китайских пилотов.

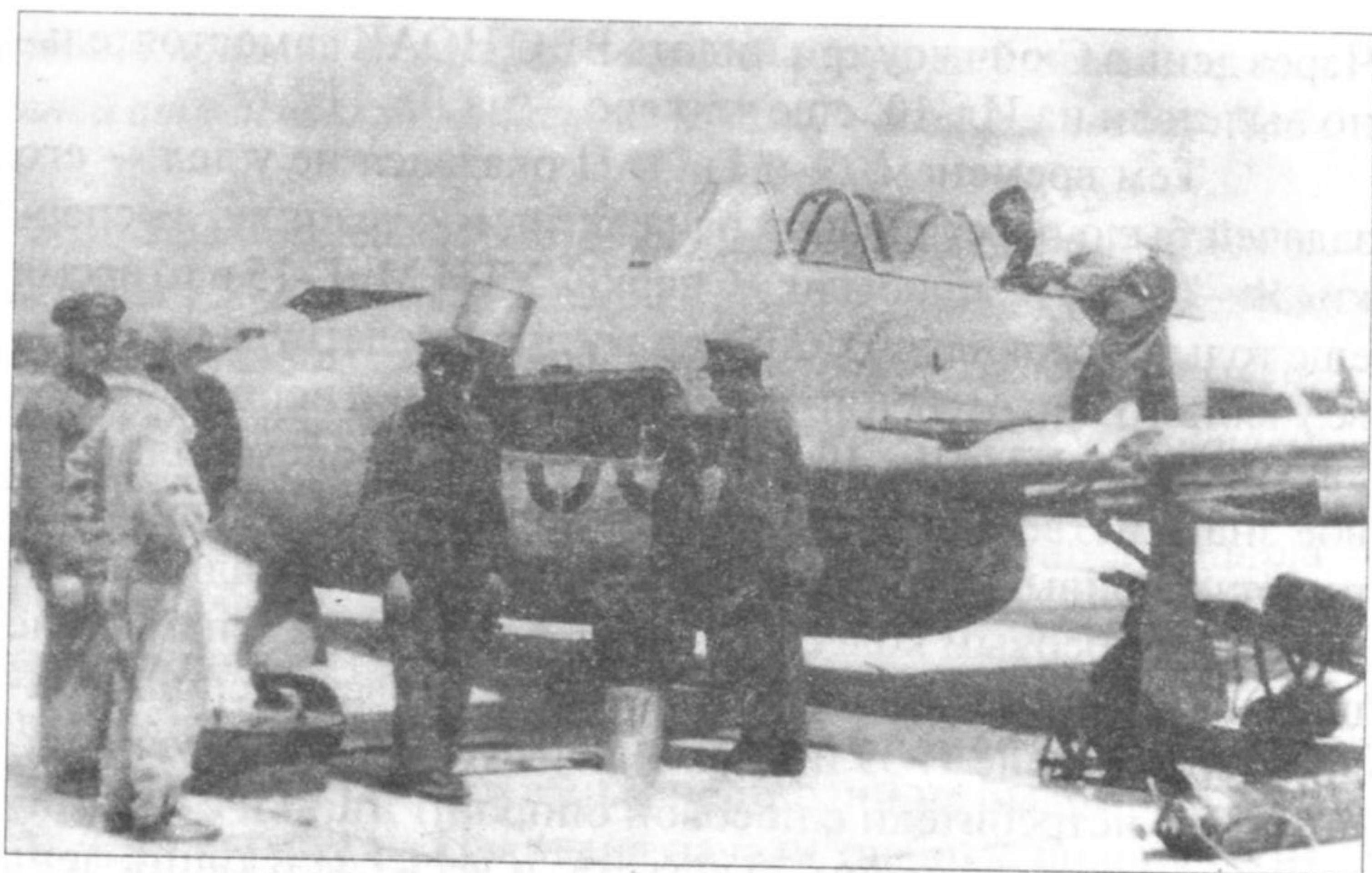


Старший лейтенант Душин (сбил 1 В-25 в Китае и 2 В-26 в Корее) из 351-го ИАП инструктирует перед полетом китайского пилота, аэродром Цзянвань

Через день в Сюйчжоу три пилота ВВС НОАК самостоятельно вылетели на Ил-10, еще четверо — на Ла-11.

Тем временем 29-й ГвИАП оказался не у дел — его задачей было переучивание на реактивную технику, а «спарки» Як-17 еще не прибыли. «Спарки» УТИ МиГ-15 в то время еще только готовились к серийному производству, и в качестве учебного при освоении реактивной техники использовался двухместный УТИ Як-17. На этой машине происходило первое знакомство с реактивным самолетом, она же помогала пилотам привыкнуть к особенностям взлета и посадки на самолетах с носовым колесом — новой по тем временам схеме шасси. (В Советском Союзе для этой цели часто использовали американские Р-39 и Р-63 — первые появившиеся в наших ВВС истребители с носовой опорой.) Ящики с «яками» пришли только вечером 20 августа, и весь следующий день инженерно-технический состав 29-го ГвИАП посвятил сборке прибывших машин. 22 августа первый собранный УТИ Як-17 выполнил 12-минутный контрольный облет, после чего менее чем за час на нем «вывезли» семерых китайских пилотов. Летный состав в переучиваемых частях был, по-видимому, достаточно опытным, так как на следующий день после пары полетов на «яке» пятеро китайцев самостоятельно вылетели на МиГ-15, выполнив на боевом МиГе по два полета. Как и в 351-м ИАП, самостоятельным вылетам китайцев предшествовал показательный пилотаж трех МиГ-15 29-го ГвИАП. В этот же день в Сюйчжоу первые два китайца вылетели на Ту-2.

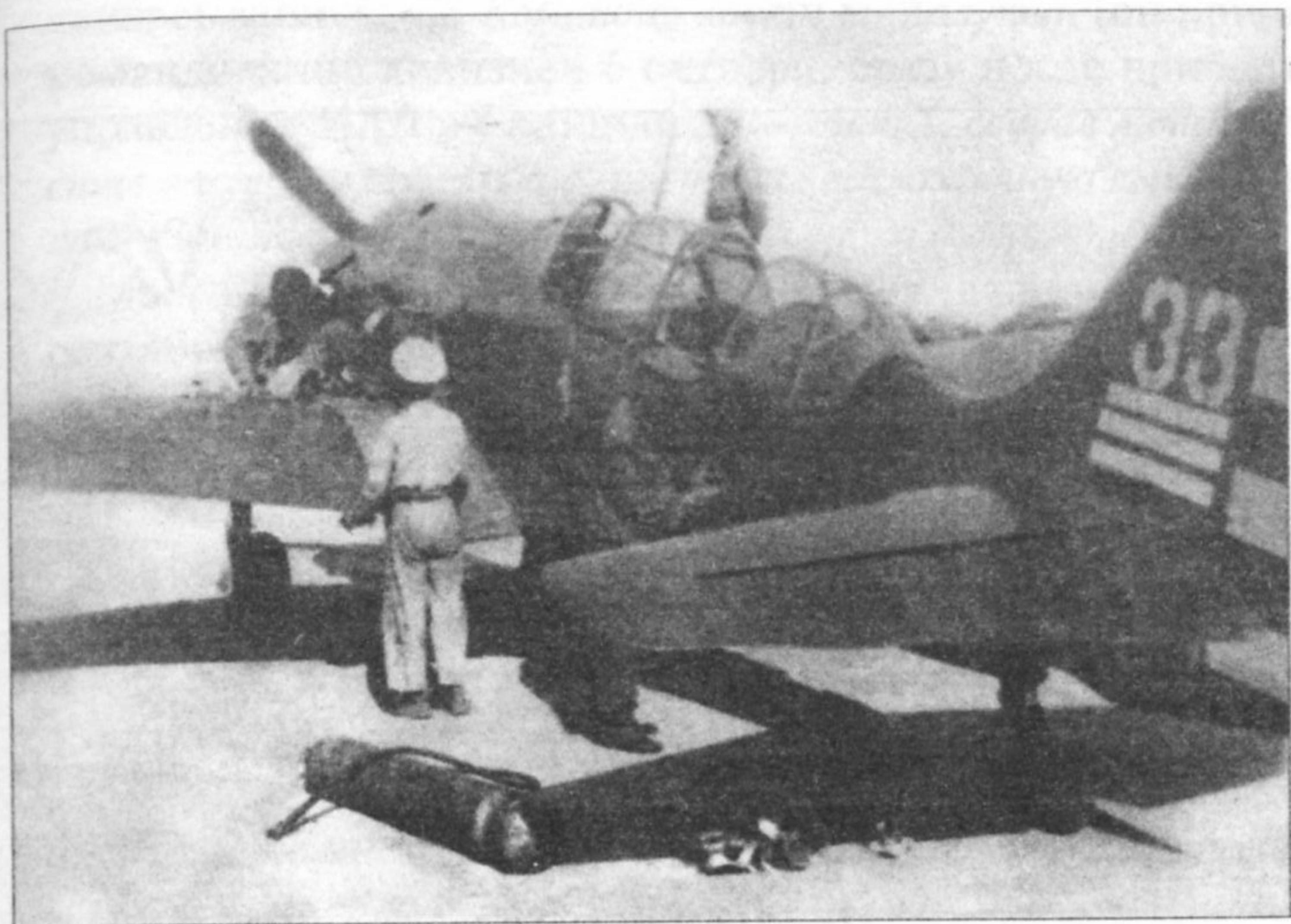
На трех аэродромах 106-й ИАД — Дачане, Цзянване и Сюйчжоу — шли интенсивные полеты. 28 августа для переучивания был задействован четвертый аэродром — запасной Хунцзяо, располагавшийся в 3—5 км юго-западнее Шанхая и имевший двухкилометровую бетонированную ВПП, пригодную к эксплуатации реактивных самолетов. Туда перебазировали десять МиГ-15 и четыре УТИ Як-17 29-го ГвИАП. Через месяц интенсивная работа 106-й ИАД дала ощутимые результаты: на 28 сентября на МиГ-15 самостоятельно летали: 31 китайский пилот, на Ла-11 — 35, на Ил-10 — 15, на Ту-2 — 8. Закончили индивидуальную подготовку на МиГе — 12 летчиков, 3 — на «Иле», 21 — на «лавочкине». 17 китайских летчиков Ла-11 были подготовлены к действи-



УТИ Як-17 29-го ГвИАП на аэродроме Дачан

ям в паре, а 16 — полностью закончили программу переучивания на «лавочкин», т.е. готовы были действовать в составе звена.

Тем временем 106-я дивизия получила новую задачу: приказом по Группе войск № 0010 от 26.9.50 г. управлению дивизии, 29-му ГвИАП и некоторым частям обеспечения было предписано перебазироваться из Шанхая в г. Дальний. 351-й ИАП и 829-й САП оставались на прежних местах для продолжения переучивания китайцев. Для этой же цели под Шанхаем оставалась небольшая группа 29-го ГвИАП: шесть летчиков-инструкторов, замкомэска по политчасти, адъютант эскадрильи и 24 человека техсостава. 1 октября из Шанхая в Дальний вышел эшелон с 278-м ОАТБ подполковника Плавника, на следующий день отправились в дорогу управление и штаб дивизии и остальные части обеспечения. 3 октября, полностью передав матчасть китайским ВВС, погрузился в эшелон 29-й ГвИАП. Вспоминает В.Н. Шалфеев: *«Все ждали отправки домой. 1 октября 1950 года у нас отобрали чемоданы и отправили их в Союз. МиГи передали китайским летчикам. 3 октября отправились домой и мы, но привезли нас на Ляодунский полуостров в местечко Саншилину. Началось недовольство. В Москве обещали командировку на три месяца, на*



УЛа-9 351-го ИАП на аэродроме Цзянвань

дворе был уже октябрь, а домом еще и не пахло. Какое-то время мы были в подвешенном состоянии...» Видимо, именно к этому периоду относится такая история: якобы летчики, недовольные непредвиденной задержкой на пути к желанному дому, написали Василию Сталину депешу с просьбой ускорить их отправку в Союз или хотя бы внести ясность в дальнейшую судьбу полка. Возможно, отправил ее сам командир 29-го ГвИАП, т.к. Пашкевича и В. Сталина связывали дружеские отношения еще со времен их совместной учебы в Одесской школе летчиков. Из Москвы пришел лаконичный ответ: «Ваш путь домой лежит через Корею». Действительно ли такая история имела место или это лишь полковая легенда, мы не знаем. В любом случае именно в октябре 1950 года определилась дальнейшая судьба 29-го ГвИАП — ему предстояло пройти через пекло боев над Корейским полуостровом.

Возможно, что командованию дивизии (которая, кстати, сменила номер и стала называться 50-й ИАД ПВО), предстоящая задача стала известна в первой половине октября. Во всяком случае, в документах дивизии есть намек на это. 8-го числа в «Журнале боевых действий» 50-й ИАД по-



Техник звена управления 29-й ГвИАП А.П. Добромыслов и китайский техник Лю Юй, аэродром Дачан



Техсостав 2-й АЭ 29-го ГвИАП, аэродром Дачан

явилась запись: «... Командир части *т. Халутин* (он принял командование дивизией 6 октября, сразу после прибытия управления ИАД в Саншилипу. — *Авт.*), собрав личный состав части на совещание, поставил возложенную вышестоящим командованием задачу и указал сроки доукомплектования части (50 ИАД)...» Для доукомплектования дивизии еще в сентябре на Ляодунский полуостров прибыл 177-й ИАП.

В конце сороковых 177-й ИАП ПВО входил в состав 303-й истребительной дивизии. Полки дивизии, входившей в Московский район ПВО, базировались в Ярославской и Костромской областях и прикрывали столицу с севера. 177-й ИАП «сидел» на аэродроме Дятьково на окраине Ярославля. 303-я ИАД в числе первых начала осваивать реактивную технику — в декабре 1948 года летчики 177-го ИАП вылетели на МиГ-9, в марте 50-го — на МиГ-15.

С началом Корейской войны потребовалось укрепить дальневосточные границы Советского Союза. В июне 303-я ИАД в полном составе была переброшена в Приморье. 7 июля 177-й ИАП прибыл на аэродром Воздвиженка, с 18 августа заступил на боевое дежурство. Ровно через месяц поступил приказ перебазироваться на Ляодунский полуостров. В Китай ушел только 177-й ИАП, а остальные два полка 303-й дивизии — 523-й и 18-й Гвардейский, — остались в Приморье. На Корейскую войну они отправятся через 7 месяцев.

С 18 по 23 сентября 177-й ИАП перебазировался в Саншилипу. 4 октября на аэродроме города Дальний полк получил новые самолеты, МиГ-15 бис, прибывшие по железной дороге из Новосибирска, и 8-го числа перегнал в Саншилипу первые 6 МиГов. 29-й Гвардейский прибыл на этот аэродром 7 октября. То, что его личный состав находился в подвешенном состоянии, вовсе не означало, что летчики и техники бесцельно слонялись по аэродрому, не зная, чем себя занять. В Дальний сразу же была отправлена группа лет-

ного и технического состава для приема новых самолетов и подготовки их к перегону в Саншилипу. 9-го подготовительные работы были полностью закончены, и на следующий день на аэродром базирования 29-й ГвИАП перелетела первая пятерка МиГов. Сборка самолетов в Дальнем и их перегон в Саншилипу закончились 20 октября. С 11-го числа оба полка 50-й ИАД несли боевое дежурство в готовности № 1 и № 2, выполняли плановые полеты. Не сидело без дела и управление дивизии, оно занималось переучиванием на МиГ-15 летчиков 940-го ИАП.

В октябре 29-й ГвИАП понес еще одну потерю — погиб командир 1-й АЭ капитан Андрианкин. К сожалению, в боевых документах полка эта потеря не упоминается, видимо, по причине того, что пришлась на период «безвременья», — китайская эпопея закончилась, а корейская еще не началась. Воспоминания ветеранов дают следующую картину происшедшего. Катастрофа произошла во время показательного боя с Ла-11 над аэродромом Саншилипу. Пр продемонстрировав убедительное превосходство МиГа над поршневым «лавочкиным», Андрианкин решил выполнить проход на малой высоте и большой скорости. «Прижав» истребитель к земле, он на скорости свыше 800 км/ч пронесся над аэродромом, и вдруг... катапультировался. Летчик, кресло и парашют упали на землю отдельно друг от друга. Неуправляемый самолет рухнул на жилую постройку за границей аэродрома.

Отсутствие документов не позволяет сделать однозначный вывод о причинах катастрофы. Очевидцы придерживаются двух различных мнений. Одни считают виновницей гибели Андрианкина «валежку». В то время это явление было неизвестно большинству строевых пилотов. «Валежка» возникала на больших, близких к максимальным скоростях, полеты на которых в строевых частях наших ВВС были категорически запрещены, видимо, по причине извечной боязни высокого начальства «как бы чего не вышло». Как оказалось впоследствии, запрет этот, как и большинство ему подобных, отнюдь не повышал безопасность полетов, во имя которой был наложен. В Корее летчики МиГов вели бои на предельных скоростях, зачастую превышающих не только скорость возникновения «валежки», но и ограничения, установлен-



Пилоты 29-го ГвИАП дешифрируют пленки ФКП. Слева командир 1-й АЭ капитан Андрианкин

ные Главным конструктором. И что же? Это не повлекло за собой ни одной аварии, ни одной катастрофы. Напротив, высокие скорости полета позволили снизить свои боевые потери и увеличить потери, наносимые противнику. Опыт боев Корейской войны показал, что для летного состава, знакомого с «валежкой», это неприятное явление особой опасности не представляет. Затрудняет пилотирование — да, безусловно, но угрозы для безопасности полетов не несет. Для летчика же, столкнувшегося с «валежкой» впервые, последствия могли быть весьма неприятными, причем неприятности могли продолжаться и на земле. По воспоминаниям ветерана 176-го ГвИАП Сергея Макаровича Крамаренко — Героя Советского Союза, участника Корейской войны, — одним из первых строевых пилотов столкнулся с «валежкой» капитан Бондаренко. «Знакомство» произошло во время одного из воздушных парадов над Красной площадью. Звено, в котором шел Бондаренко, отстало и ведущий звена решил увеличить скорость и догнать своих товарищей. Вслед за ведущим добавил обороты двигателю и капитан Бондаренко. Внезапно его истребитель начало кренить вправо. Решив, что самолет неисправен, опытный летчик быстро сориенти-

ровался и принял единственно верное в данной ситуации решение — сбавил скорость и увел свой МиГ в сторону и вверх, подальше от земли, покинув при этом парадный строй. После посадки пилота обвинили в срыве парада, высказывались сомнения в его летной квалификации и даже в его профессиональной пригодности. В результате капитан Бондаренко был отчислен из «парадной» дивизии.

Возможно, что и Андрианкин, почувствовав необычное поведение самолета, решил, что он потерял управление и катапультировался. Напомним, что в описываемый период летчикам 29-го ГвИАП «валежка» была практически неизвестна, а опасная близость земли не оставляла времени на попытки разобраться в поведении МиГа.

По второй версии, Андрианкин решил завершить проход над аэродромом весьма эффектным маневром — энергичным уходом вверх и в сторону на большой скорости и перегрузке. Недостаточно прочное крепление весового балансира руля высоты не выдержало резко возросшей большой нагрузки, в самом начале маневра руль деформировался или оторвался и самолет потерял управление. (Позже, уже во время боевых действий в Корее, этот конструктивный дефект ранних МиГ-15 стоил жизни еще двум летчикам 29-го ГвИАП.) Дальше обе версии сходятся — пиропатрон катапульты не смог перебросить летчика через киль, от удара о хвостовое оперение лопнули ремни подвесной и привязной системы и Андрианкин отделился и от кресла, и от парашюта. От этого удара пилот погиб.

В октябре 1950-го полки 50-й ИАД, помимо несения боевого дежурства и плановых учебных полетов, приняли участие в учениях. Все это, на первый взгляд, походило на мирную боевую учебу обыкновенной истребительной дивизии, каких немало было разбросано по Советскому Союзу. Однако по другую сторону Западно-Корейского залива всюду полыхала война, что, как говорится, накладывало свой отпечаток. С 23 октября в Дальнем постоянно дежурило звено МиГ-15 бис 177-го полка, в случае удара американской авиации по нашим базам на Ляодуне оно должно было деблокировать аэродром Саншилипу. Дважды в октябре — 25-го и 26-го числа, — звенья 177-го ИАП вылетали на перехват нарушителей. 3 ноября выполнили 8 самолетовылетов на

патрулирование, поиск и перехват самолетов противника истребители 29-го ГвИАП. Однако в тех вылетах пилоты дивизии с противником не встречались.

* * *

Закончился октябрь, пролетела первая половина ноября. 16 ноября 50-я дивизия, к тому времени возглавленная полковником Пашкевичем, получила приказ перебазироваться в Аньшань. На следующий день на новое место дислокации дивизии убыл первый наземный эшелон. В этот же день изменилась штатная структура 29-го ГвИАП — 17-го ноября он перешел на стандартный для Корейской войны штат 15/39. Количество эскадрилий в полку уменьшилось до трех, количество боевых самолетов — до тридцати. Командиром 29-го Гвардейского с 22 ноября стал подполковник Вирич. В 177-м ИАП обошлось без изменений. Командиром остался подполковник Терентьев, а в переходе на новый штат не было необходимости — полк и так уже имел три эскадрильи и 30 боевых МиГ-15 бис. Теперь дивизия была полностью готова к боевым действиям в Корее.

21 ноября летный эшелон 29-го и 177-го полков в составе 62 МиГ-15 бис перелетел на Аньшань и сразу же заступил на боевое дежурство совместно с 72-м ГвИАП 151-й ГвИАД, уже 20 дней ведущим боевые действия над Корейским полуостровом. В тот же день поступил приказ о вхождении 50-й ИАД в состав 64-го ИАК. 24 ноября с самолетов дивизии смыли советские звезды, вместо них на плоскостях и фюзеляжах появились опознавательные знаки ВВС Корейской Народной Армии. Для 50-й ИАД началась корейская эпопея...

При написании статьи использованы: документы ЦАМО РФ ф.50 иад, оп.152677с, д. 4 «Доклад о боевой деятельности 106-й иад за время спецкомандировки (март — август 1950 г.)», л. 11—14, 29, 58, 65, 91, 92; оп.152678сс, д.1 «Журнал боевых действий», л. 16—18; д.3 «Материал по обобщению опыта боевой работы», л. 70—73; ф.29 гиап, оп. 152744сс, д. 7 «Журнал боевых действий подразделения тов. Вирич», л.12; воспоминания А.Ф. Андрианова, А.Д. Рыжова, С.П. Тюнина, М.Я. Фомина, В.Н. Шалфеева, И.И. Юркевича.

ТРИ ЭПИЗОДА КОРЕЙСКОЙ ВОЙНЫ

Много лет мы пытаемся сопоставить имеющуюся у нас архивную информацию и воспоминания советских участников войны в Корее с данными западных исследователей. Это позволяет открывать многие интересные страницы в истории той войны, по-новому взглянуть на факты, казавшиеся ранее бесспорными. В этой статье — лишь несколько частей огромной картины войны в небе Кореи.

Кратко напомним общераспространенные (особенно на Западе) мнения, о которых пойдет речь:

— первая в истории встреча реактивных истребителей состоялась 8 ноября 1950 года;

— первая в истории «реактивная» победа одержана пилотом F-80 16-й истребительной эскадрильи 51-й авиагруппы ВВС США 1-м лейтенантом Расселом Дж. Брауном (Russell J. Brown), сбившим северокорейский МиГ-15 8 ноября;

— первым асом войны стал пилот F-86 334-й истребительной эскадрильи 4-й авиагруппы ВВС США капитан Джеймс Дж. Джабара (James J. Jabara).

ПЕРВЫЙ РЕАКТИВНЫЙ БОЙ

Все иностранные исследователи сходятся во мнении, что впервые МиГ-15 появился в небе Кореи 1 ноября 1950 года, когда группа МиГов безуспешно атаковала звено «Мустангов».

В тот день летчики 72-го Гвардейского ИАП открыли тридцатитрехмесячную эпопею участия советских летчиков в Корейской войне. Первый их вылет состоялся в период времени с 13.50 по 14.46. (Здесь и далее в авторском тексте

приводится среднекорейское время. В цитатах архивных документов указывается пекинское время, его перевод в среднекорейское мы даем в скобках. — *Авт.*) Группа из пяти МиГ-15, возглавляемых майором Стройковым, атаковала американские «Мустанги». Согласно советским архивным данным, в проведенном бою один F-51 был сбит лейтенантом Чижом. Западные исследователи факт потери «Мустанга» единодушно отрицают. О том, проводились ли какие-либо бои позднее в тот день, ни одно из изданий не сообщает. Однако в боевых донесениях 72-го ГвИАП от 1 ноября описывается *и второй бой летчиков полка!*

*«...В период 14.12—15.31 (15.12—16.31) группа из четырех МиГ-15, ведущий майор Бордун, летчики лейтенант Хоминич, лейтенант Сухов, лейтенант Есюнин вылетали на перехват самолетов противника в район Аньдун. Через 25 мин после прихода группы в район Аньдун, самолетов противника не было, и группа получила приказ следовать на свой аэродром. После 2—3 мин полета по радио был получен приказ вернуться в район Аньдун для отражения налета авиации противника. Три МиГ-15 (лейтенант Есюнин из-за выработки топлива ушел на свой аэродром — не было подвесных баков), ведущий майор Бордун, вернулись в район Аньдун. Следуя курсом 160—170 град., лейтенант Хоминич обнаружил слева, впереди 10 Ф-80 «Шутинг Стар», которые шли на высоте 4500 м в боевом порядке колонна: в голове 4 Ф-80, за ними пара, имея дистанцию 800—1000 м и превышение 100 м; сзади 4 Ф-80 на удалении 800—1000 м от пары. Четверка и пара Ф-80 имели боевой порядок правый «пеленг» с интервалом между самолетами 50—70 м. Лейтенант Хоминич, передав по радио о противнике, с левым разворотом сверху, сзади под $R=2/4$ со стороны солнца атаковал головную четверку Ф-80. В результате атаки один Ф-80 был сбит. Огонь открывался с дистанции 800 м. Прекращение огня на 200 м, длина очереди три секунды. Выход из атаки лейтенант Хоминич произвел резким набором высоты с последующим разворотом влево. Пара майора Бордун атаковала замыкающую четверку Ф-80, которая пыталась атаковать лейтенанта Хоминича при выходе из атаки (выделено нами. — *Авт.*), но безрезультатно. В результате атаки истребители противника нарушили свой порядок и одиночно и парами... вышли из боя...» [1].*

Таким образом, *первый в истории реактивный бой* состоялся в первый день ноября 1950 года. Сейчас мы не рассматриваем вопрос, сбил ли наш летчик F-80. Нам важен сам факт — бой был, и атаковали в нем не только наши, но и американцы. Почему же на Западе о нем не говорят ни слова? Мы полагаем потому, что 8 ноября на счет американского пилота была записана победа. Так почетнее. И голливудистее — простой американский парень, да в первом же в истории «реактивном столкновении»...

ПЕРВАЯ РЕАКТИВНАЯ ПОБЕДА

Как ясно из описания боя, проведенного летчиками 72-го ГвИАП 1 ноября, на счет лейтенанта Хоминича была записана победа над реактивным F-80. Тем не менее уверенно назвать его пилотом, одержавшим первую в истории «реактивную» победу, мы не можем.

Американская сторона действительно признала потерю одного «Шутинг Стара» в тот день, но, по ее данным, F-80 был сбит *в утреннем налете* группы истребителей-бомбардировщиков на аэродром Синьйджу, причем сбит зенитным огнем с китайского берега реки Ялуцзян. Неудовлетворительные итоги налета вынудили американцев к повторному послеполуденному налету на аэродром силами F-80. В то время как выделенная для повторного удара группа находилась в районе цели, в нескольких километрах от нее звено F-51 подверглось атаке МиГ-15. Поскольку вылет лейтенанта Хоминича следовал *за* вылетом, в котором произошла встреча истребителей 72-го ГвИАП с «Мустангами», мы приходим к выводу, что F-80, записанный на счет лейтенанта Хоминича, не тот, потерю которого признали американцы. Мы допускаем, что была и вторая потеря F-80 в тот день, о которой по каким-то соображениям ВВС США умолчали, однако это только наше допущение. Тем более что в архивном описании боя не указывается, что конкретно произошло с F-80, атакованным Хоминичем. Упал ли он — если да, то где место падения? — взорвался ли в воздухе, или просто задымил и ушел на юг. Но если его победа просто не доказана, то в отношении победы Брауна мы уверенно можем сказать, что она не состоялась.

Западные источники описывают бой 8 ноября 1950 года по-разному. Мы приведем одно усредненное его описание. В тот день был запланирован массированный удар по городу Синьиджу и мосту через Ялуцзян силами семидесяти «Суперфортрессов». За полтора часа до появления В-29 над городом, «Мустанги» 8-й и «Шутинг Стары» 18-й и 49-й авиагрупп обрушили шквал ракет на позиции зенитной артиллерии на южном берегу Ялуцзяна в районе города и моста. Над ними на высоте 6000 м два звена F-80 51-й группы осуществляли прикрытие налета. Штурмовики внизу, истратив ракеты и напалм, уже перешли к прочесыванию позиций пулеметным огнем, когда пилоты прикрытия заметили шесть МиГ-15, взлетающих с Аньдуна. МиГи, набрав высоту 9000 м, пересекли реку и пошли в атаку на звено «Шутинг Старов» 16-й эскадрильи. Пилоты США развернулись на атакующих и раскололи их строй, а затем, используя нисходящие маневры, попытались увлечь МиГов на малые высоты, где их F-80 имели преимущества в горизонтальной маневренности. МиГи условий боя не приняли и с разворотом на свою базу с набором высоты вышли из боя — все, кроме одного, избравшего пикирование. Лейтенант Расселл Браун увидел МиГ, проходящий ниже его F-80, и переворотом с последующим пикированием пошел в атаку. F-80 был тяжелее своего соперника и быстрее набирал скорость в пикировании. Когда пилот МиГа понял свою ошибку, Браун уже вписал его в прицел, опустил палец на гашетку, и... из шести его пулеметов заработал лишь один. Однако его пятисекундная очередь вспорола фюзеляж МиГа — полетели обломки, и, оставляя за собой шлейф дыма, МиГ



Рассел Браун (Osprey Publishing)

перешел в беспорядочное падение и разбился на земле. Так закончился бой, в котором 1-й лейтенант Расселл Браун одержал первую «реактивную победу».

Все описанные обстоятельства боя, за одним исключением, в большей или меньшей степени присутствуют во всех западных изданиях. Исключение — сообщение о том, что на самолете Брауна пять пулеметов из шести заклинило. Эту информацию мы нашли только в книге Р. Дорра, Дж. Лэйка и У. Томпсона «Асы Корейской войны»[2]. Если информация верна, то победа Рассела Брауна находится под большим сомнением еще до изучения наших архивов. Пилоты «Сейбров» иногда сообщали о том, что атакованные ими МиГи «приняли в себя» весь боекомплект шести пулеметов, но ушли домой. Полагаем, заявления о «всем боекомплекте» все же преувеличены, однако стойкость МиГ-15 к воздействию огня 12,7-мм пулеметов была действительно очень высокой. Поэтому сложно представить сбитие МиГа из одного пулемета. Сложно, но можно. Уверенность в том, что Рассел Браун *не сбил* МиГ-15, приходит после изучения наших архивных документов.

8 ноября потерь среди советских частей не отмечено. В тот день бои вели 28-й, 72-й и 139-й гвардейские авиаполки. 139-й полк самолеты типа F-80 в воздухе не встречал [3]. 28-й полк, прикрывая город и аэродром Аньдун, на высоте 4000 метров провел безрезультатный воздушный бой с шестью F-51. При этом на высоте 4800 метров патрулировала группа F-80, но боя с ней не было[4].

72-й полк вел бой также с «Мустангами», но звено старшего лейтенанта Харитонова со стороны солнца было атаковано десятью F-80 сзади и четверкой F-84 на встречных курсах. В отношении «Тандерджетов» в документе допущена ошибка, так как первый вылет в Корею F-84 совершили 7 декабря 1950-го. Звено капитана Афолина на выходе из атаки также было атаковано двумя звеньями F-80. Потерь 72-й полк не понес[5]. Не будем придираться к ошибкам в идентификации и численности самолетов противника, это явление обычное для всех войн всех времен. Главное заключается в том, что 8 ноября 1950 года потерь советские части не понесли. В тот период бои с авиацией ООН вели *только* наши летчики, следовательно, сбить корейца или китайца Браун

не мог. Совершенно уместен следующий вопрос: а были ли причины, позволившие лейтенанту Брауну считать атакованный им МиГ сбитым? На наш взгляд, были.

Из описания боя известно, что в то время, как пилоты звена капитана Афонина выходили из боя разворотом на свою территорию с набором высоты, старший лейтенант Харитонов, атакованный F-80, вышел пикированием. На пикировании он сбросил подвесные топливные баки, после чего ушел на свою территорию на малой высоте. Мы полагаем, что именно он был атакован лейтенантом Брауном, а обстоятельства его выхода из боя позволили Брауну считать самолет противника сбитым.

Для всех пилотов всех стран непреложным правилом является сброс подвесных баков перед вступлением в маневренный бой. В Корее наши летчики получили рекомендации на сброс баков лишь после нескольких проведенных боев — сыграл свою роль первоначальный недостаток ПТБ. Лейтенант Браун, возможно, не предполагал, что его соперник может вести бой с баками под крылом, а скоротечность атаки не позволила разглядеть их. Что же он увидел, выйдя в хвост противника? От атакованного им самолета летят обломки (отделяются топливные баки), самолет дымит (шлейф распыленного керосина тянется как за баками, которые некоторое время летят рядом с пикирующим самолетом, так, первоначально, и из-под крыла МиГа), падает (резко снижается на малую высоту) и разбивается (топливные баки падают на землю, и на месте их падения взвиваются клубы мгновенно вырвавшегося из них керосина и поднятых падением грязи и пыли, а МиГ теряется у земли и уходит домой). Не думаем, что победа Рассела Брауна была высосана из пальца намеренно. В горячке боя у пилотов всего мира случались ошибки и гораздо более серьезные.

* * *

Интересно, что в свое время бытовало еще одно толкование итогов боя 8 ноября, принадлежащее польскому исследователю Петру Бутовски и, вероятно, подхваченное некоторыми авторами в СНГ. По мнению Бутовски, высказанному в книге «Самолеты МиГ», в бою американцы потеряли-

таки один F-80 [6]. От такого утверждения распираемая от гордости за наших грудь едва не трещит по швам, но... Уважаемый (никакого ерничанья!) нами автор, радуя сообщением, ссылается на отрывок из первого издания фундаментального «Полного цикла истории воздушных сражений» аса Второй мировой войны, а впоследствии маршала авиации Великобритании сэра Джеймса Эдгара Джонсона. Цитата отрывка при этом не приводится. Процитируем мы: *«...МиГ-15 не предпринимали каких-либо действий до ноября 1950 года, когда лидер четверки «Шутинг Старов» заметил семь МиГов на много ниже его звена. Американцы пошли на них и МиГи повернули в Маньчжурию. Так как полеты над ней для пилотов ООН были запрещены, лидер американцев был вынужден прекратить преследование. Однако МиГи с набором высоты в сторону солнца разбились на пары, развернулись, вновь пересекли реку (пограничный Ялуцзян. — Авт.) и атаковали «Шутинг Стары». Хотя ни один самолет в течение этого скоротечного боя не был поврежден, американцы поняли, что стремительные, аэродинамичные МиГи были быстрее, могли обогнать их F-80 в наборе высоты и удержаться в хвосте на крутых виражах»* [7]. Случайная ли это ошибка польского автора, сознательная ли подтасовка — нам не известно, но, как видим, в оригинале ни о конкретной дате боя, ни о потерях не сообщается даже между строк. При этом с годом издания и указанной страницей источника мы не ошиблись, за верность перевода ручаемся. Более того, в последующих переизданиях «Полного цикла» Джонсон отходит на традиционное толкование итогов первого боя, отдавая победу Расселу Брауну. Пытливый и недоверчивый читатель может проверить.

Итак, победа лейтенанта Хоминича 1 ноября американской стороной не подтверждена (впрочем, и в наших документах она выглядит неубедительно), ошибочность засчитывания победы 1-го лейтенанта Рассела Брауна 8 ноября доказана советскими архивными материалами. В сложившихся условиях мы полагаем правильным считать первой в истории «реактивной победой» ту, на которую претендует одна сторона и подтверждает другая. Такая победа состоялась 9 ноября 1950 года.

В то утро с 6 часов над Аньдунем и Синыйджу один за другими появлялись пары и звенья самолетов противника, которые «приценивались» к мосту через Ялуцзян и воздушной обстановке над ним. В 9.40 подошли ударные силы, прикрытые истребительным эскортом.

Команда на подъем МиГов была отдана сразу же, как только первый ударный самолет устремился к мосту, и к 10 часам в район Аньдун-Синыйджу подошли 13 МиГ-15 151-й и 28-й ИАД.

В 10.00 ведущий семерки 139-го полка капитан Грачев установил связь с Аньдунским ВПУ и получил команду начать поиск противника. На высоте 5000 м МиГи направились к мосту. Через минуту наши пилоты увидели группы, ошибочно идентифицированные ими как ударные F-47, прикрытые F-80. Реально же налет осуществили флотские «Скайрэйдеры», «Корсары» и «Пантеры».

В паре километров перед МиГаами из густой дымки возникли два звена «Пантер» и понеслись навстречу. Двумя тысячами метров ниже показались ударные самолеты — до двух десятков «Скайрэйдеров», — которые один за другим пикировали на мост и сбрасывали бомбы. Капитан Грачев принял решение атаковать самолеты, «обрабатывающие» мост. МиГи перешли в пикирование на «Скайрэйдеры». Решение ведущего было не самым лучшим — не связанные боем «Пантеры», оставшись сзади и выше, получили почти идеальное положение для атаки. Сложность ситуации, в которую попали летчики 139-го полка, усугублялась плохой слетанностью группы — при недавнем формировании 28-й дивизии часть летчиков полка перешла в создаваемый 67-й ИАП, многие крепко сколоченные пары и звенья распались, а вновь созданные еще не успели слетаться. В результате группа 139-го Гвардейского рассыпалась и вела бой парами и поодиночке.

Пелена тонкой облачности, местами висевшей над Аньдунем и Синыйджу на высоте чуть больше четырех тысяч метров, сильно мешала слежению за верхней полусферой, но главной помехой для пилотов была дымка, из-за которой горизонтальная видимость составляла не более двух километ-

ров. С первых минут боя проявилась какая-то почти мистическая закономерность: как правило, в голубоватой мути исчезали свои самолеты, а внезапно возникали из нее чужие. И ничего, если возникали впереди. Хуже, если сзади. Тогда, в лучшем случае, приходилось уворачиваться от огненных трасс. В худшем же делать больше не приходилось ничего — заботу о похоронах брали на себя другие...

Когда Грачев и его ведомые капитан Бочков и старший лейтенант Стулов начали левым боевым разворотом выходить из лобовой атаки по «Скайрэйдерам», из дымки со стороны солнца выскочило звено F9F и оказалось в хвосте у Грачева и Бочкова. Стулов сумел отбить атаку «Пантер», но, доворачивая на противника, отстал от своих. Когда же он попытался их догнать, те уже исчезли в густой дымке. Капитан Бочков также потерял своего ведущего — Грачев, выполнив уже больше половины боевого разворота, внезапно переложил свой истребитель в правый крен и, сделав полупереворот, исчез в дымке. Повторить неожиданный маневр коман-



Александр Стулов из 139-го ГвИАП 28-й ИАД. 9-го ноября ему была засчитана одна победа над F-80. Фото периода Второй мировой войны

дира группы Бочков не успел, и ему не осталось ничего иного, кроме как продолжить боевой разворот.

По результатам дальнейшего боя с истребителями прикрытия на счета лейтенанта Кумонаева и старших лейтенантов Санникова и Стулова были записаны по одному сбитому F-80, при этом американская сторона факт потери самолетов 9 ноября отрицает. Капитан Михаил Федорович Грачев из боя не вернулся [8]. Информацию о его последних минутах мы находим в западной литературе.

«9 ноября 1950 года... в вылете с авианосца «Филиппин Си» два МиГа атаковали группу ударных самолетов. Поршневые машины повернули в сторону противника и сорвали его атаку. Лидер группы прикрытия командир 111-й эскадрильи флота лейтенант-коммандер Уильям Эмен заметил, что один МиГ заходит в хвост их группе, и развернул звено в лобовую атаку. Пилот МиГа рванул вверх с 4 до 15 тысяч футов (с 1200 м до 4570 м), затем выровнял самолет и начал полет



Уильям Эмен (Osprey Publishing)

«змейкой», пытаясь сорвать прицеливание. Однако «Пантеры» удержались в хвосте, дали несколько очередей из своих 20-мм пушек и наблюдали несколько попаданий. МиГ перешел в пикирование, но Эмен не отставал и продолжал стрелять, отмечая хорошие попадания. На малой высоте «Пантера» стала плохо управляемой из-за реверса рулей на критическом для нее числе Маха. На высоте 3000 футов (915 м) МиГ, все еще пикируя, перевернулся на спину. «Он либо псих, либо у него отменный самолет», — подумал Эмен и, выйдя из пикирования на высоте 200 футов (60 м), начал набор высоты. Его ведомый передал, что МиГ упал на лесистый склон сопки и лес на месте падения горит» [9].

Таким образом, честь первой в истории реактивной победы, признанной обеими сторонами, принадлежит пилоту авиации ВМС США Уильяму Т. Эмену (William T. Amen).

АСЫ!

Приступая к разговору об асах, нам придется внимательнее рассмотреть вопрос о достоверности располагаемых нами источников информации. Как известно, какая-либо

исчерпывающая статистика, раскрывающая итоги боевой работы советских летчиков в Корее, до последнего времени не публиковалась. Успехи их американских соперников, напротив, широко освещались и в средствах массовой информации того времени, и в послевоенных трудах по истории конфликта. Однако эту информацию, разительно отличающуюся от нашей, мы не можем считать корректной или, по крайней мере, более корректной, чем наша, по следующему соображению. В то время, как изученные нами архивные документы советских авиачастей предназначались *исключительно для внутреннего пользования в ВВС*, опубликованные данные Дальневосточных ВВС США выпускались *для публики*. А публику в этой в целом непопулярной войне интересовали подвиги над «Аллеей МиГов». При этом попытки журналистов пустить пыль в глаза, приуменьшить поражения и преувеличить победы просто неизбежны. Вспомним, то была эпоха «холодной войны», и вполне естественно, что в газетных передовицах простые американские парни, защищающие в Корее идеалы свободы перед лицом «красной заразы», одерживали одну победу за другой — даже если реально они терпели поражение. Создатель классического труда «ВВС США в Корее, 1950—53 гг.» [10] Роберт Футрелл приводит цифру потерь «Сейбров» в воздушных боях, равную 58. Эта же цифра приводится и в часто цитируемом у нас в стране переводе сборника Джеймса Стюарта «Воздушная мощь — решающая сила в Корее» [11]. Через несколько лет в литературе появляется новая цифра — 78. Сейчас многие западные исследователи, ссылаясь на документ «Sabre Measures (Charlie)», выпущенный ВВС США в 1970 г., сообщают, что потери «Сейбров» в воздушных боях составили 103 самолета. Но даже и эта цифра неверна! Согласно документу, 103 «Сейбра» были потеряны только за период с июля 1951-го по июль 1953-го. А сколько за всю войну? И почему исследователи, опирающиеся на одни и те же первоисточники, через каждые десять-пятнадцать лет выдают новую цифру? Таким образом, часто мы не можем говорить о том, что советскому летчику победа засчитана безосновательно только потому, что американская сторона не признала потерь в день его победы. Быть может, пройдет еще десяток лет, и выяснится, что те самолеты, которые сегодня считаются сбитыми ЗА,

упавшими из-за отказа техники или ошибок пилотов, на самом деле были отправлены на землю пушками МиГов.

Итак, для анализа мы имеем архивные материалы 64-го ИАК и открытые западные издания. Так как других источников информации по авиации ООН у нас нет, нам *придется* опираться на эти. В сложившейся ситуации в разговоре об асах нам придется принять два условия. Первое: мы будем подходить к статистике той и другой сторон с одинаковыми мерками и считать победы летчиков ВВС СССР не менее достоверными, чем победы пилотов ВВС США (и наоборот). Второе: нам придется считать победой не акт реального уничтожения неприятельского самолета, а атаку этого самолета при таких условиях, которые позволили летчику посчитать его сбитым, а командованию согласиться с его мнением и записать победу на счет.

Теперь перейдем непосредственно к асам. До настоящего времени считается, что первым асом Корейской войны стал пилот F-86 334-й истребительной эскадрильи Джеймс Джабара. 20 мая 1951 года капитан (позже майор) Джабара сбил свои пятый и шестой МиГи. Пресса наделила капитана Джабару самыми разными титулами — от первого американского аса конфликта до первого реактивного аса в истории.

Изучая наши документы, мы обнаружили, что 24 декабря 1950 года на счет летчика 29-го Гвардейского авиаполка капитана Степана Науменко была записана пятая победа. Таким образом, первым летчиком, одержавшим в небе Кореи пять побед, первым асом той войны стал капитан Науменко. На его счет были записаны один В-29, два F-84 и два F-86. Кто же из пилотов противоборствующих сторон первым добился пяти побед над реактивными самолетами?

По удивительному совпадению, первый советский летчик заработал свою пятую «реактивную» *в том же бою, что и капитан Джабара, 20 мая 1951 года!* Старший лейтенант Федор Шебанов из 196-го ИАП к тому дню имел на счету четыре F-86 и один В-29, то есть уже был асом, и до статуса «реактивного» ему не хватало одной победы. Сопоставляя описание боя 20 мая, данное Джеймсом Джабарой, с рапортами летчиков 196-го ИАП, мы довольно подробно восстановили картину боя. Хотя в бою с обеих сторон участвовали несколько десятков летчиков, мы в основном коснемся

лишь действий старшего лейтенанта Шебанова и капитана Джабары.

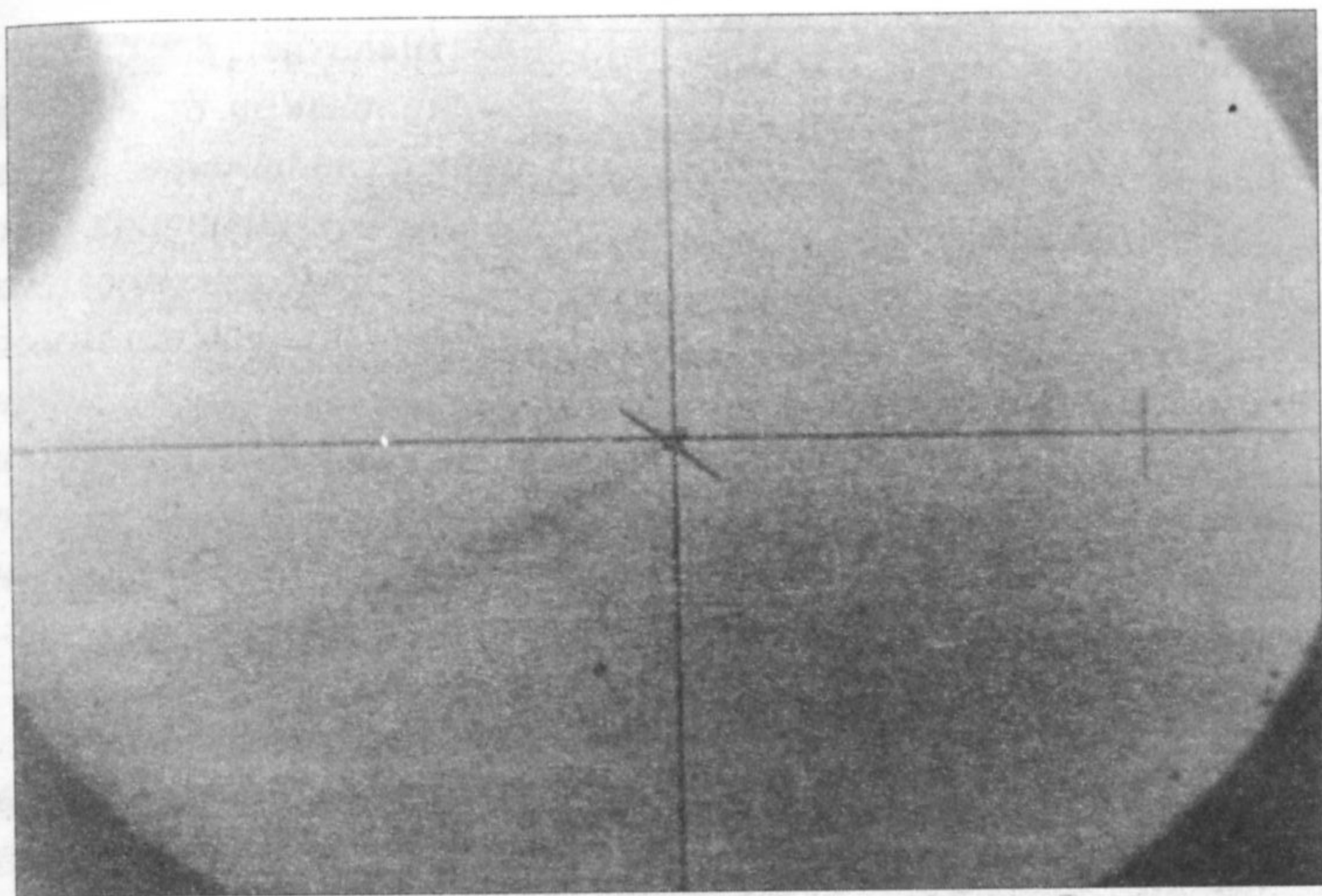
В тот день пилоты 4-го авиакрыла двумя группами вылетали на постановку истребительного заслона вдоль реки Ялуцзян. Первая группа «Сейбров» обнаружила превосходящие силы МиГов и затребовала срочного подкрепления. Джабара вылетел во второй группе...



Летчик 196-го ИАП 324-й ИАД
Федор Шебанов, апрель 1951 года

Капитан Джабара: «...
Группа набрала 35 000 футов (10 670 м) и сбросила баки — все, кроме меня. Один мой бак не отваливал. По заведенному порядку, пилот с зависшим баком должен был идти домой. Но я не хотел терять мой, возможно, последний шанс стать асом. Я вызвал моего ведомого Кемпа (Кетр) и сказал, что мы присоединяемся к бою.

Самолет с одним баком был очень неповоротлив, а к нам шли полдюжины МиГов. Пара «Сейбров» расколола строй противника, мы пристроились к одной тройке. Как только я собрался стрелять, нас атаковали еще три МиГа. Я развернулся в их сторону, и они проскочили меня. Пара МиГов отвернула, но к третьему я приклеился прочно. Он испробовал все, что мог, но не стряхнул меня с хвоста. Я подошел на 1500 футов (460 м) и дал три хороших очереди. Я видел, как разрывы бронебойно-зажигательных пуль засверкали на его фюзеляже и левом крыле. МиГ сделал пару бочек и сорвался в штопор. На высоте 10 000 футов (3050 м), когда мы с Кемпом кружили над ним, пилот выпрыгнул. И хорошо, что он не оставался в кабине дольше — МиГ взорвался несколькими секундами позже. Пока Кемп прикрывал меня, я сделал несколько кадров взрыва на фотопулемет.

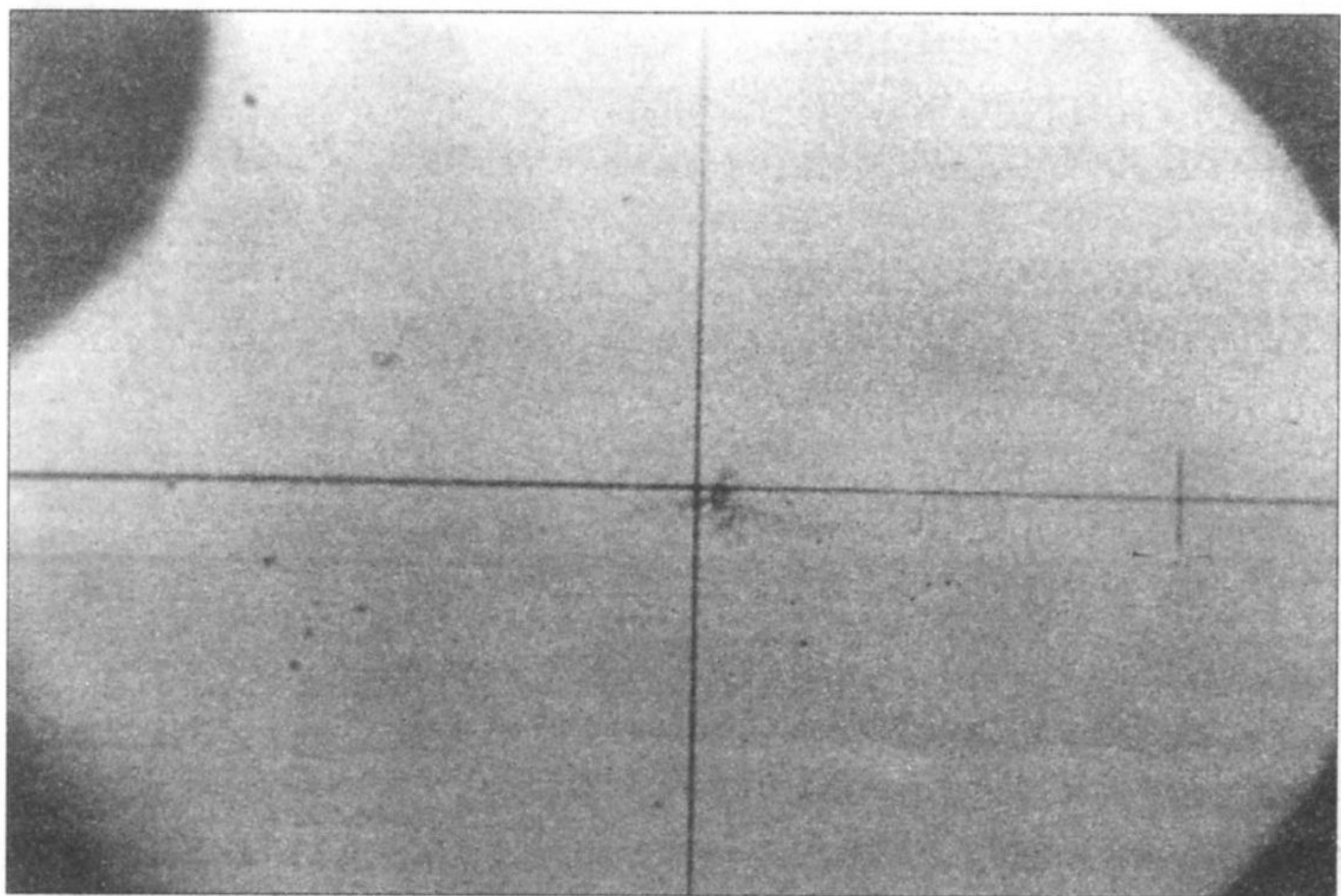


Кадр ФКП старшего лейтенанта Шебанова, 4 апреля 1951 г. Цель — F-86, дистанция 250 м, ракурс 0/4, огонь велся двумя средними очередями из трех пушек

Следующие несколько минут были сущим адом для 28 «Сейбров», атакуемых полусотней МиГов, роящихся подобно разъяренным пчелам. Я вновь набрал 20000 футов (6100 м) и встретил еще шесть МиГов. Я был в хорошей позиции для атаки, выбрал один из них и, приблизившись, дал две очереди. Одна попала по фюзеляжу, другая по оперению. Из его сопла сразу повалил дым. Еще одна моя очередь достала его в центр фюзеляжа — он начал гореть.

Я быстро прибрал газ, выпустил тормозные щитки и сопровождал МиГ до высоты 6500 футов (1980 м), чтобы удостовериться, что он разобьется. Вдруг я услышал звук, как будто прямо в кабине заработала попкорновая машина. Оглянувшись, я увидел пару стрелявших по мне МиГов, и они были в очень хорошем положении. Кемпу следовало бы предупредить меня, но во время моей атаки он занялся другой парой МиГов. Это была большая неприятность!..»

Старший лейтенант Алфеев: «...В воздушном бою 20 мая 1951 г. в период времени 15.06—15.50 (16.06—16.50) в районе Теузан (сейчас Чхольсан. — Авт.) мною сбит один са-



Кадр ФКП старшего лейтенанта Шебанова, 18 апреля 1951 г. Цель — F-86, дистанция 366 м, ракурс 0/4, огонь велся длинной очередью из трех пушек до полного израсходования боекомплекта

молет противника типа Ф-86. После 4 очередей с дистанции 600—300 м под ракурсом 0/4 самолет противника, который был с одним подвесным баком, начал падать, плохо управляем...» [12].

Капитан Джабара: «...Рванув влево, я дал полный газ и убрал тормозные щитки. Минуты две мы носились по небу, они стреляли, я удирал, и при этом выделял то, на что «Сейбр», как полагали, не был способен. Затем в эфире я услышал голоса двух парней из моей группы, они говорили: «Прямо под нами у «Сейбра» неприятности». Я тут же ответил: «Понял, но я знаю об этом слишком хорошо!» — «Скажи, если понадобится помощь», — передали они. Так как мое топливо подходило к концу, я ответил: «Уверен, что помощь была бы кстати!»

Два F-86 вывалились из боя пошли вниз на выручку. Они были просто прекрасны! Один МиГ, увидев подходившую подмогу, отвалил и ушел домой. Второй все держался и продолжал стрелять. Джин Холли (Gene Holley), пилот одного из тех F-86, зашел МиГу в хвост и открыл огонь...»

Старший лейтенант Алфеев: «...В момент атаки я был атакован самолетом противника Ф-86, по которому вел огонь мой ведомый старший лейтенант Шебанов, и вышел я из атаки вправо вверх и точного места падения не наблюдал»[13].



Старший летчик 196-го ИАП старший лейтенант Владимир Алфеев, май 1951 года

Старший лейтенант Шебанов: «...20.05.51 г., ведя бой с группой истребителей противника севернее района Теуцзан, пара старшего лейтенанта Алфеева в результате боя зашла в хвост паре истребителей противника Ф-86. Старший лейтенант Алфеев вел огонь по ведомому противника Ф-86. В результате атаки наша пара была атакована истребителем противника. Я отбил атаку противника, дав три очереди с дистанции 300—200 м под ракурсом 1/4 — 0/4. Самолет противника задымил и с резким снижением ушел из района боя»[13].

Старший лейтенант Сосковец: «...Во время ведения воздушного боя звеном в составе авиаэскадрильи севернее 3-го района на высоте 7000—8000 м с группой самолетов противника Ф-86 видел, как старший лейтенант Шебанов, отбивая атаку противника от своего ведущего, старшего лейтенанта Алфеева, был атакован самолетом Ф-86. Шебанов с близкой дистанции дал несколько очередей по самолету противника, после чего самолет противника Ф-86 задымил и стал резко снижаться. Считаю, что атакованный самолет противника Ф-86 старшим лейтенантом Шебановым был сбит»[14].

Капитан Джабара: «...Мы крутили вираж за виражом, я удирал, МиГ стрелял по мне, Холли стрелял по МиГу, а Питс (Pitts), второй пилот той пары, прикрывал нас. Вскоре МиГ задымил и пошел за Ялуцзян. Баки у всех нас были почти пусты, никто не захотел преследовать его. Я сказал Холли: «Спасибо, ты спас мою шею!» То были очень суровые двадцать минут»[15].

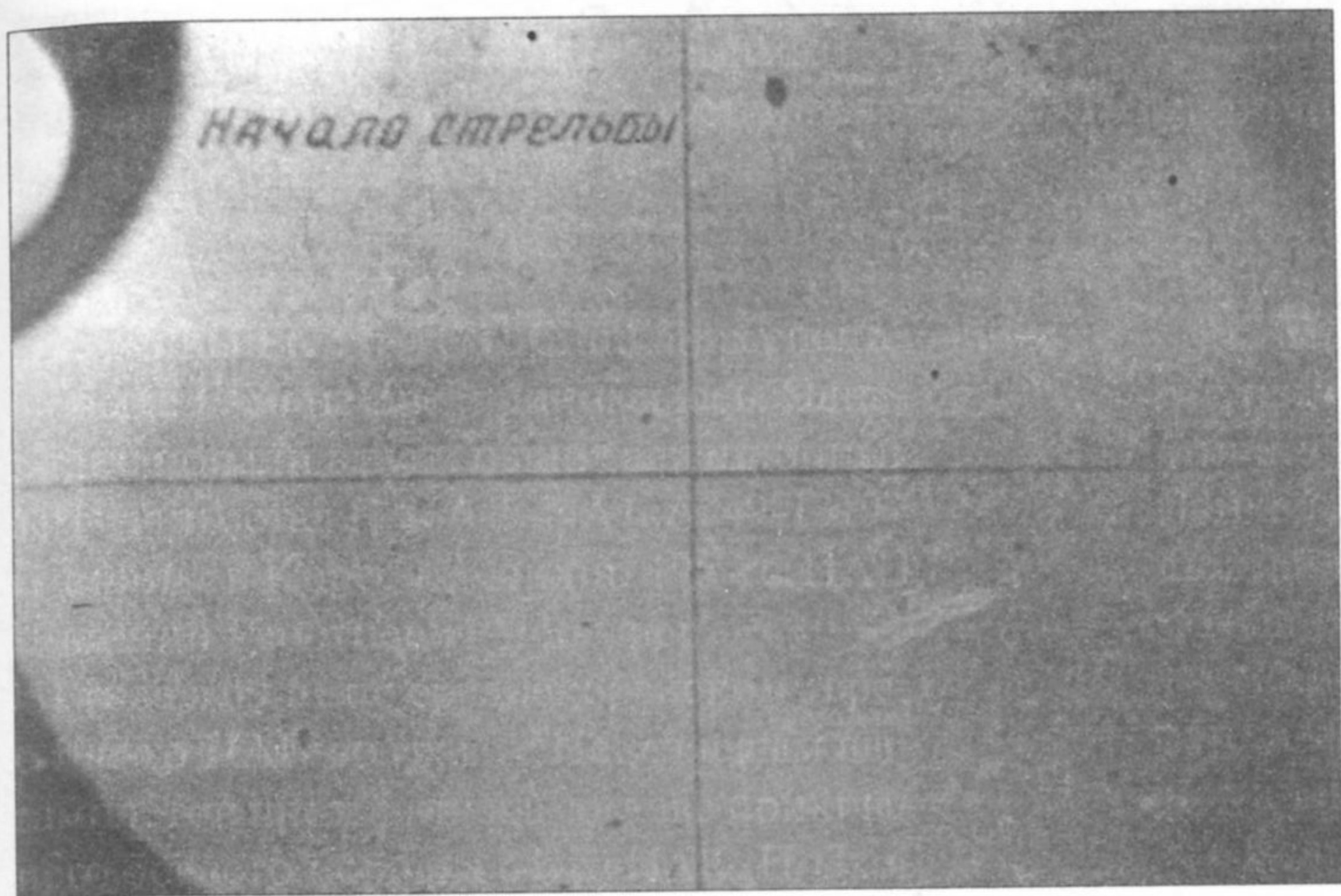
Таким образом, первым реактивным асом в истории стал капитан Джеймс Джабара, опередивший на несколько минут старшего лейтенанта Федора Шебанова.

АСЫ?

А теперь давайте отбросим условия, принятые нами ранее, и будем считать победу состоявшейся только в том случае, если атакованный самолет был сбит — просто *сбит* (разрушен, уничтожен), без всяких словесных выкрутасов. Останется ли Джеймс Джабара асом?

В том бою он действительно сбил один МиГ-15. Согласно нашим документам, 20 мая был сбит и катапультировался летчик 196-го ИАП капитан Назаркин, еще один МиГ получил повреждения. Американская статистика сообщает, что капитан Джабара сбивал по одному МиГ-15 3, 10, 12 и 22 апреля 1951 года. Всего 3 апреля американская сторона засчитала сбитыми три МиГ-15, наши реальные потери составили три самолета. 10 апреля потерь не было. 12 апреля, в день большой битвы с «Суперфортрессами», несмотря на заявление ВВС США об уничтожении одиннадцати (!) МиГ-15, советские части потеряли *один*. Наконец, 22 апреля, кроме Джабары, победы над МиГаами были записаны на счета еще трех пилотов. Реальные потери наших частей составили один самолет. Таким образом, даже считая, что 12 и 22 апреля потерянные МиГ-15 были сбиты именно капитаном Джабарой, после боя 20 мая его истинный счет составят лишь четыре победы.

Что же касается наших асов... Много лет назад, когда создавался первоначальный вариант этой статьи, мы попытались оценить их реальную результативность. Сейчас же, по

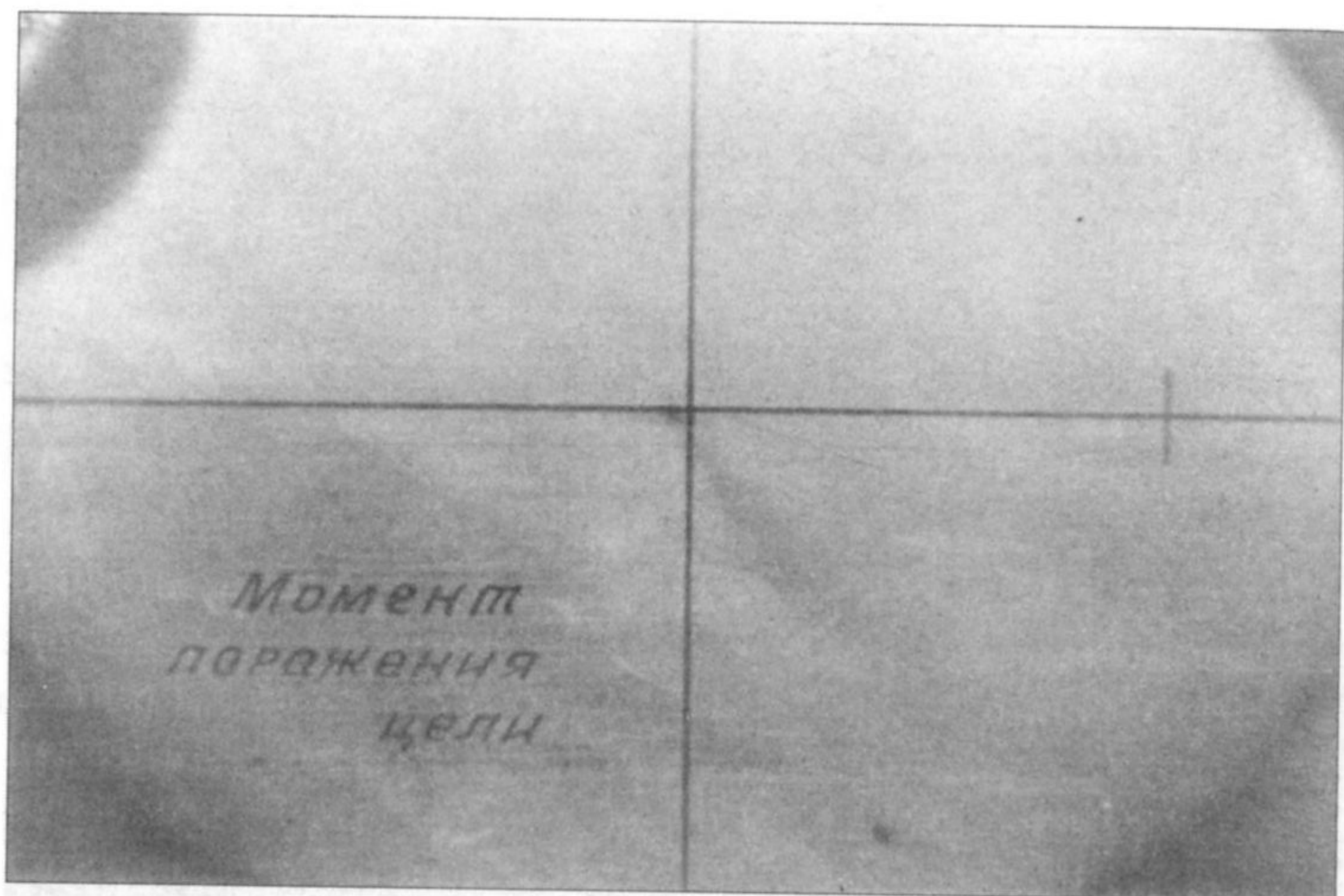


«Сейбр» Джабары в кадре ФКП Алфеева, 20 мая 1951 г. Дистанция 360 м, ракурс 1/4.

прошествии лет, накопив багаж знаний и, смеем надеяться, какую-никакую жизненную мудрость — не станем.

Объяснимся.

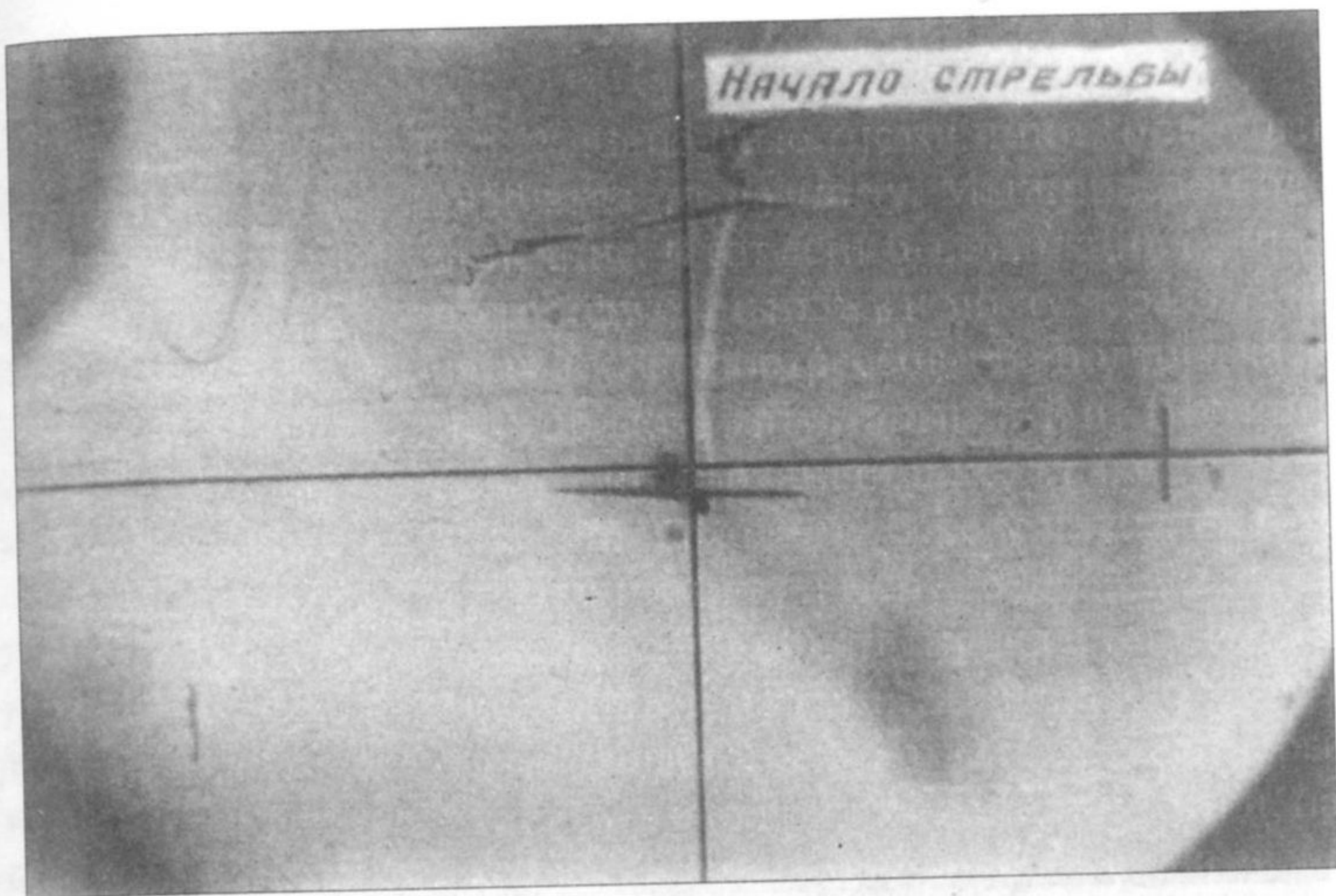
Большинство исследователей как корейской, так и любой другой воздушных войн зацикливаются на победах. У многих все оценки и суждения вертятся вокруг того, кто, сколько и чего сбил и какая из сторон больше врет. При этом на самом деле количество воздушных побед — вещь второстепенная и мало влияющая на ход войны. Выскажем парадоксальную на первый взгляд мысль: немцы проиграли Вторую мировую в том числе из-за гигантских боевых счетов своих истребителей. Пилоты стран антигитлеровской коалиции ориентировались, в первую очередь, на выполнение задач, при этом сбитые самолеты противника являлись «побочным эффектом» обеспечения своей авиации, прикрытия войск. Немцы же во главу угла ставили именно личные боевые счета пилотов, а вот смогут ли нанести удар сопровождаемые бомбардировщики, сколько бомб упадет на защищаемые объекты, — это не имело особого значения. Результат всем известен.



В кадре ФКП Шебанова F-86 Джина Холли. Огонь велся двумя средними очередями из трех пушек с дистанции 360—330 м под ракурсом 0/4—1/4, 20 мая 1951 г.

Возвращаясь к Корее, зададимся вопросом: важно ли количество сбитых, например, осенью 1951 года американских истребителей-бомбардировщиков, если летчики 64-го корпуса заставили их отказаться от действий в «Аллее Ми-Гов»? Или все-таки важнее полученная возможность приступить к строительству аэродромов, увеличение потока грузов, доходивших до линии фронта (не говоря о жизнях нескольких тысяч избежавших напалма северокорейцев). Кстати заметим, что в 64-м ИАК эффективность действия истребителей оценивалась не по количеству сбитых «Сейбров», а по количеству встреч с ударными самолетами.

Если же все-таки обратиться к теме воздушных побед, то какую бы воздушную войну мы ни взяли, количество побед любой участвовавшей в боях стороны всегда значительно превышает реальные потери, понесенные противником. Это можно считать законом таким же фундаментальным, как закон всемирного тяготения или закон сохранения энергии. Различия между разными вооруженными конфликтами и участвовавшими в них странами лишь в том, насколько сильно завышено количество побед относительно



20 мая 1951 г., кадр ФКП майора Кирисова, начало стрельбы

реальных потерь противника. Величина подобного расхождения определяется многими причинами. Среди них и система, по которой пилотам засчитывались сбитые самолеты противника, и географические и метеорологические условия районов, над которыми проходили воздушные схватки, и технические характеристики, особенности конструкции, вооружения и средств объективного контроля участвовавших в боях самолетов, и уровень подготовки пилотов, особенно воздушно-стрелковой.

Всего лишь один пример: большей степени завышения количества побед нашей стороной в Корее по сравнению с американцами способствовало то обстоятельство, что МиГ-15 бис превосходил на вертикальном маневре любой самолет авиации ООН. Из-под атак МиГи предпочитали уходить резким набором высоты, в то время как его противники, пользуясь своим превосходством на пикировании, как правило, уходили из-под огня резким снижением. А переходящий в крутое пике самолет не так уж трудно посчитать сбитым. В этом смысле американским пилотам в Корее было намного проще, чем советским, — сбитые самолеты вверх не летают.

В общем, личные боевые счета пилотов — тема достаточно сложная. При этом хочется особо отметить, что наш



20 мая 1951 г., кадр ФКП майора Кирисова, конец стрельбы, дистанция 130 м, ракурс 0/4, 4 очереди из трех пушек

многолетний опыт изучения данного вопроса показал, что в подавляющем большинстве никто из пилотов специально не врал. Ошибались в определении результата своей атаки — это да, бывало. Но так же бывало, что участвовавшие в бою пилоты докладывали об уничтожении значительно меньшего количества самолетов противника, чем им впоследствии засчитывали на основании фотопленок, подтверждений с земли, результатов поиска обломков упавших машин. Объективность пилотов была куда выше, чем у средств объективного контроля.

Поэтому мы считаем, что если речь заходит о конкретных летчиках, то следует приводить официально засчитанное им количество воздушных побед, даже если оно не совпадает с потерями, признанными противником. В конце концов, все они в подавляющем большинстве честно воевали, и не их вина, что нигде в мире не существует надежной системы подтверждения побед в воздушных боях. Кроме того, на наш взгляд, не так уж важно, сколько на счету у пилота реальных побед — десять или пять, пять или три. Как говорил известный персонаж известного фильма: «Тут пока одного собьешь — запаришься».

Существует и моральная сторона вопроса. Мы, нигде и никогда не воевавшие, не считаем себя вправе обнародовать данные об *итоговых* реальных боевых счетах без согласия их «владельцев» и, по-возможности, будем этого избегать. Заметим, что речь идет именно об *итоговых* счетах, т.к. без разбора отдельных боев нам просто не обойтись, наша работа потеряет всякий смысл.

Хотя зачастую такой анализ только подчеркивает заслуги летчика. Показателен пример Евгения Георгиевича Пепеляева: при том, что его реальный боевой счет составляет не 19 побед, как по документам, а 12—13 сбитых самолетов, выяснилось, что он *самый результативный* истребитель Корейской войны и, по всей видимости, всей «реактивной» эпохи. Кстати, об объективности пилотов в оценке результатов своих воздушных боев: ни в одном из своих рапортов Пепеляев не утверждал, что сбил самолет противника, лишь описывал наблюдаемые результаты атаки. В одной из бесед с нами на вопрос о том, сколько у него реально сбитых самолетов, Евгений Георгиевич ответил: *«В двенадцати я уверен. Это точно на все 100%. Если «натянуть», то, может быть, пятнадцать»*. Что характерно, анализ всех источников полностью подтвердил слова Пепеляева. 12 его побед подтверждаются американскими данными, а сопоставление наших документов говорит о том, что эти самолеты сбил именно Пепеляев. Еще в трех случаях американцы имели потери, но нельзя со 100%-ной уверенностью утверждать, что их на-



Джеймса Джабару поздравляют
с титулом аса 20 мая
1951 (Squadron/Signal Publications)



Подполковник Пепеляев и капитан Лапшин у МиГ-15 в «парадной окраске». Перед полетом на «встречный» пилотаж, лето 1950 г.

нес противнику именно Пепеляев, — это могли сделать и другие советские летчики.

Если же говорить не об отдельных летчиках, а об оценке боевых действий в целом, то тут выяснять реальные потери, нанесенные противнику, не только можно, но и нужно. Помимо всем понятной и никем не оспариваемой цели — составления максимально приближенной к действительности картины воздушной войны, такая работа иногда дает и определенный «побочный эффект», способный спасти доброе имя сотен

людей. Мы имеем в виду миф о разгроме 97-й и 190-й ИАД в первой половине 52-го года. Считается, что эти дивизии понесли значительные потери, совершенно неадекватные ущербу, нанесенным противнику. Но, если сопоставить потери и *реальные* победы воевавших в Корее дивизий, то окажется, что «шевцовцы» и «корниловцы» на общем фоне выглядят совсем неплохо, во всяком случае, не хуже тех, кто их сменил.

И еще одно открытие, сделанное нами при оперировании с реальными потерями противника. Выяснилось, что в октябре 52-го — феврале 53-го пилоты 32-й, 133-й и 216-й дивизий имели соотношение своих потерь и сбитых самолетов противника не хуже, чем у 303-й и 324-й ИАД, период боевых действий которых по праву считается самым успешным в истории 64-го корпуса. Согласитесь, что возможность отдать должное людям, защищавшим в чужом небе интересы нашей страны, стоит того, чтобы выслушать упреки в «непатриотичности» со стороны не очень компетентных оппонентов.

Ну а если вернуться к первому асу Корейской войны, то мы просто выскажем свое мнение — первый ас появился не раньше конца лета — начала осени 1951 г.

Ссылки:

- [1] ЦАМО РФ, ф. 72 ГвИАП, оп. 539870С, д.3, «Боевые донесения», л.46.
- [2] Robert F. Dorr, Jon Lake, Warren Thompson «Korean War Aces» London etc., Osprey Publishing, 1995, стр. 16.
- [3] ЦАМО РФ, ф. 151 ИАД, оп. 152561С, д.8. «Обзор и анализ воздушных боев», л. 50.
- [4] там же, л. 70—73.
- [5] там же, л. 97.
- [6] Piotr Butowski «Samoloty MiG» Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa, 1987, стр. 66.
- [7] James E. Johnson «Full circle. The story of air fighting» London, Chatto & Windus, 1964, стр. 267.
- [8] ЦАМО РФ, ф. 151 ИАД, оп. 152561С, д.8. «Обзор и анализ воздушных боев», л. 53—55.
- [9] Richard P. Hallion «The Naval Air War in Korea» The Nautical & Aviation Publ.Co. of America, 1986, стр. 74—75.
- [10] Robert F. Futrell «The United States Air Force in Korea 1950—1953» Duel, Sloan and Pearce, 1961.
- [11] James T. Stewart «Air power the decisive force in Korea» Toronto, N.Y., London, 1957.
- [12] ЦАМО РФ, ф. 196 ИАП, оп. 674066С, д.1, «Репорта и подтверждения сбитых самолетов противника», л. 51.
- [13] там же.
- [14] там же, л. 58.
- [15] Larry Davis «Mig Alley» Squadron/Signal Publ. Inc., Carrolton, 1978, стр. 18.

ОХОТА ЗА «СЕЙБРОМ»

В ноябре 1950 г. в небе над прилегающими к Китаю районами Северной Кореи начали боевые действия истребители МиГ-15, пилотируемые советскими летчиками. В конце ноября части и соединения наших ВВС, воевавшие в Корее, были сведены в 64-й истребительный авиакорпус. Со вступлением МиГов в войну войска ООН утратили безраздельное господство в воздухе, которым они наслаждались с июля 1950 г. Контролируемый советскими летчиками воздушный коридор вдоль южного берега Ялуцзяна окрестили «Аллеей МиГов», гулять по которой «неместным» ооновцам стало слишком опасно.

Сравнить цифры побед 64-го ИАК в ноябре — декабре 1950 г. с цифрами потерь авиации ООН мы, к сожалению, не имеем возможности. Западные исследователи, говоря об описываемом периоде, в конкретику не вдаются. Тем не менее они сходятся во мнении, что *«МиГ-15, спроектированный как целевой истребитель, не встречал затруднений, если хотел верховодить на арене воздушной войны. Практически ничто не могло оборвать его главенство в небе на севере, и, пожелав того, он нейтрализовывал бомбардировочные кампании союзников, уничтожая такие самолеты, как В-26, В-29, F-80 и F-84»*¹. В принципе, вылетая на перехват ударных самолетов ООН, МиГи уже одним своим появлением в районе выполняли боевую задачу — пилоты истребителей-бомбардировщиков были вынуждены освободиться от своего груза до выхода на цель и либо принимать бой, либо отступать. Понятно, что ни один нормальный военный с подобной ситуацией не смирится. По словам знаменитого пилота «Спит-

¹ «Korean War Aces», стр. 16.

файра», известнейшего аса Второй мировой войны Джеймса Э. Джонсона, «...пилоты Объединенных Наций не имели более безграничной свободы в корейском небе, и Уэйленд решил, что назрела необходимость борьбы за господство в воздухе над Ялуцзяном и южнее. Он привел в Корею «Сейбров», и в декабре они начали летать с Кимпхо вблизи Сеула»¹. Уточним: «Сейбров» в Корею в декабре 1950 привел генерал Джордж Е. Стрэйтмейер, а Отто П. Уэйленд сменил его на посту командующего Дальневосточными ВВС США в июне 1951 года. Главное же Дж. Джонсон отметил верно — впервые с начала войны американские ВВС отправили в Корею соединение, имевшее единственную цель — удержание превосходства в воздухе.

Первая встреча МиГов и «Сейбров», состоявшаяся 17 декабря 1950 г., окончилась победой командира 336-й эскадрильи 4-го авиакрыла подполковника Брюса Хинтона над инспектором-летчиком 50-й ИАД по технике пилотирования и теории полета майором Яковом Ефромееенко. Через три дня, 21 декабря, на счет капитана Ивана Юркевича из 29-го ГвИАП 50-й ИАД была записана первая в 64-м корпусе победа над F-86. По американским данным, первая потеря «Сейбра» в воздушном бою произошла на следующий день.



Брюс Хинтон у крыла своего «Сейбра», на котором он одержал первую среди пилотов F-86 победу (Osprey Publishing)

¹ «Full circle: The story of air fighting», стр. 268.

22 декабря 1950 г. на Западе называют первым Большим днем пилотов ООН, когда пилоты «Сейбров» провели целый ряд боев с МиГаами 50-й ИАД. В самом начале одного из них капитан Николай Воробьев из 177-го ИАП сбил пилота 4-го ИАКр капитана Лоуренса Баха. Всего же в тот день стороны сочли сбитыми 5 F-86 и 6 МиГ-15 (при реальных потерях в 1 «Сейбр» и 2 МиГа).

F-86 действительно круто изменил картину войны в воздухе. За полтора месяца, предшествовавших его появлению в «Аллее МиГов», советские дивизии потеряли в воздушных боях три МиГ-15. И столько же — за две недели боев с ним...

* * *

F-86 — единственный самолет, который был способен противостоять МиГ-15, — с момента своего появления в Корее вызвал огромный интерес у всех советских военных и авиационных ведомств. «Сейбр» требовалось изучить хотя бы для того, чтобы найти наиболее эффективные способы борьбы с ним. Но надежда на получение самолета в качестве трофея была слишком призрачна. Если, получив повреждения в бою, F-86 продолжал держаться в воздухе, то его пилот уходил в Корейский залив, где мог покинуть самолет. Превосходно поставленная служба поиска и спасения и полное господство американского флота в прибрежных водах давали ему отличные шансы на выживание после катапультирования. Для наших специалистов не могло быть и речи о том, чтобы достать упавший в нескольких километрах от берега самолет. Если боевые повреждения «Сейбра» оказывались слишком серьезны, то он — с летчиком или без — падал на территории Северной Кореи, однако и в этом случае его обломки говорили о самолете не больше, чем говорит пепел сожженной книги о ее содержании. Выход — а точнее нечто, показавшееся кому-то в высоких кабинетах выходом, — наши.

В апреле 1951 года по распоряжению Главкома ВВС в Северо-Восточный Китай прибыла группа летчиков-испытателей ГК НИИ ВВС, имевшая задание принудить «Сейбр» к посадке на наш аэродром. Точную дату ее прибытия установить не удалось, известно лишь, что 26 апреля устным рас-

поряжением начальника истребительного отделения ГК НИИ ВВС генерал-лейтенанта Благовещенского группа была поставлена на довольствие в 151-й Гвардейской ИАД — дивизии второго эшелона 64-го корпуса. Это первое из весьма немногочисленных упоминаний о группе в документах частей и соединений 64-го ИАК. В этих документах она фигурирует то как «группа Благовещенского», осуществлявшего общее руководство, то как «группа НИИ ВВС», а чаще как «группа тов. Дзюбенко» — последний непосредственно командовал группой в воздухе. Ввиду скудности документальных сведений, наш рассказ во многом основывается на воспоминаниях ветеранов частей 64-го корпуса.

В группу, согласно документам, помимо генерала Благовещенского входили еще 12 летчиков: подполковник Дзюбенко, инженер-майор Трофимов, майоры Гуляев, Митусов и Перевозчиков, капитаны Махалин и Курашев, старшие лейтенанты Алихнович, Бобонин, Семененко, Сердюк и Тихомиров — это те, кто участвовал в боевых вылетах. По воспоминаниям ветеранов, всего в группе было 16 человек. Кроме перечисленных выше, в нее входили подполковник Росляков (то ли заместитель Благовещенского, то ли начальник штаба группы) и Супрун (звание и должность неизвестны) — брат известного летчика-испытателя Степана Супруна. Состав группы, имеющий боевой опыт, выглядел достаточно сильно: летчики-испытатели и пилоты строевых частей, занимавшие должности от командира звена и выше. В частности, подполковник Росляков был заместителем командира дивизии, полковник Дзюбенко — командиром полка, а майор Митусов — заместителем командира полка.

Около месяца группа находилась на аэродромах второй линии, готовясь к выполнению своей миссии. Параллельно в мае летчики-испытатели прочли пилотам 64-го ИАК несколько лекций по аэродинамике больших скоростей, разъясняя физику таких свойственных МиГ-15 явлений, как «валежка» и обратная реакция по крену на «дачу ноги». Тем временем генерал-лейтенант Благовещенский провел рекогносцировку на аэродроме первой линии Аньдун. Боевые донесения 324-й ИАД упоминают, что 10 мая 1951 года в 13.59 по среднекорейскому времени на прикрытие аэродрома и районов Аньдун и Суйхо поднимались 10 МиГ-15 бис 18-го ГвИАП 303-й ИАД, ведомые капитаном



Командир 196-го ИАП 324-й ИАД
подполковник Евгений Пепеляев —
лучший летчик-истребитель
Корейской войны. Аньдун, лето
1951 года

Мазневым. Вместе с ними вылетал и Благовещенский, генерала прикрывала пара пилотов 196-го ИАП 324-й ИАД — старшие лейтенанты Сосковец и Савченко.

Вслед за генералом в конце мая в Аньдуне появились и остальные пилоты группы. Вспоминает **Евгений Георгиевич Пепеляев**, в то время полковник, командир 196-го ИАП 324-й ИАД:

«Благовещенский снова прибыл в Аньдун на транспортном самолете вместе с группой испытателей и пилотов из строевых частей. Возник небольшой спор — летчики Благовещенского хотели летать

на самолетах моего полка, я же был против. Меня начали уговаривать:

— Давай, все наши победы отдадим тебе.

Я им ответил:

— Побед мне ваших не надо, да и не будет их. Счастье, если сами все живые вернетесь.

Потом командир дивизии меня уговорил на таких условиях: на самолетах одной эскадрильи один день летают мои летчики, другой день — они».

29 мая приказом командира 324-й ИАД И.Н. Кожедуба № 043 летная группа Дзюбенко была закреплена за 196-м ИАП и вошла в оперативное подчинение командиру полка полковнику Пепеляеву. Этим же приказом распределялись 16 новых МиГ-15 бис 13-й серии Новосибирского завода № 153: 13 машин — в 196-й ИАП, 3 — в 176-й ГвИАП. Командирам полков предписывалось принять самолеты у техсостава 151-й дивизии, который, по-видимому, осуществлял

сборку прибывших с завода МиГов в Аньшане. Интересно, что еще за десять дней до выхода приказа № 043 три МиГа 13-й серии были включены в боевой расчет 176-го ГвИАП. Вероятно, приказ был отдан задним числом, оформив де-юре фактически состоявшееся распределение самолетов. Тот же приказ предписывал закрепить МиГи за экипажами, причем в 196-м ИАП 12 новеньких «бисов» должны были получить двойной комплект пилотов — один из полка, один из группы Дзюбенко.

Летный и технический состав 324-й ИАД сразу же приклеил летчикам-испытателям шутовское прозвище «Группа Норд», а к цели их прибытия отнесся весьма скептически. Общее мнение можно было выразить словами **Николая Михайловича Чепелева**, в то время техника-лейтенанта, техника самолета 3-й АЭ 176-го ГвИАП: *«Сейбр» и сбить-то не просто, а уж посадить... Это легко сделать только на бумаге, сидя в штабе в Москве*. Кроме того, с изрядной долей скептицизма оценивалась и готовность группы Дзюбенко к боям с американской авиацией. Прекрасная индивидуальная техника пилотирования и опыт Отечественной войны — это, конечно, хорошо, но ведь есть еще и групповая слетанность, и воздушная стрельба, и, в конце концов, тактика. Конечно, все основные положения тактики воздушно-го боя со времен Отечественной войны не изменились, но, помимо того, что любая война имеет присущие только ей одной особенности, новая реактивная техника наложила свой отпечаток, заметно изменив картину боя истребителей. Возросшие скорости и высоты боев привели к увеличению пространственного размаха маневров, атаки стали более скоротечны, что оставляло атакующим крайне мало времени на прицеливание и ведение огня, а атакуемым на оборонительные маневры. На больших высотах групповое маневрирование на МиГ-15 имело свои особенности, как, впрочем, и на малых. Бой с «Сейбром» — предметом «охоты» группы Дзюбенко — имел множество нюансов, без знания и практического освоения которых наиболее вероятным исходом было поражение «охотника». Возросло значение правильного построения боевых порядков групп, правильного распределения зон обзора воздушного пространства, точности и слаженности тактического и огневого взаимодействия. Возникли новые тактические приемы, многие старые заметно изменились. Перечень того, что необходимо было знать и

уметь летчику-истребителю в Корее, можно продолжать и продолжать, однако остановимся на уже сказанном — этого достаточно для понимания того, что без предварительной подготовки даже опытный пилот становился в Корее скорее дичью, чем охотником. Вспоминает Е.Г. Пепеляев:

«Как я узнал из разговора с летчиками, их целью было посадить «Сейбр». На нем был установлен противоперегрузочный костюм, который сильно интересовал нашу авиапромышленность. Но, когда «Сейбры» сбивали и их летчики выпрыгивали, на летчике оставался только сам костюм и шланг со штуцером, с помощью которого костюм присоединялся к автомату регулировки давления в костюме. А вот сам автомат давления, — главное во всем этом деле, — устанавливался на самолете и, естественно, разбивался вместе с ним. Чтобы добыть автомат, нужен был «живой» самолет.

Я посмеялся над этим делом. Индивидуальная подготовка у летчиков-испытателей была высокая, а у тех пилотов, что из строевых частей — слабовата. Не знаю, как их отбирали. Их подготовку я оценить мог — некоторые из них впоследствии попали в мой полк. Перед тем, как появиться у нас, группа Благовещенского тренировалась то ли в Аньшане, то ли в Мукдене, причем абсолютно самостоятельно — летали, проводили воздушные бои в течение месяца или около того. И считали такую подготовку достаточной. А я точно знаю, что этого мало. Мы тренировались три месяца — была такая возможность поработать на себя. Если бы этих месяцев не было, мы понесли бы большие потери. Я предложил свою помощь группе Благовещенского — хотя бы беседу провести, рассказать, как и что. Они отказались, мол, сами с усами...»

Лев Николаевич Иванов, в то время капитан, командир звена 196-го ИАП:

«Они с гонорком были — все начальники. Должны были «Сейбр» посадить. Мы над ними посмеялись. Они удивились:

— Почему?

— Очухаетесь — узнаете!»

31 мая группа Дзюбенко отправилась в первый вылет над Корейским полуостровом. Как и опасались в 324-й ИАД, результаты его оказались плачевными.

В тот день 12 пилотов группы выполняли облет района боевых действий. Подходя к Анджу на 11-километровой высоте, внизу слева они обнаружили пару В-29, прикрытую

четверкой «Сейбров». Подполковник Дзюбенко левым разворотом со снижением повел первое звено в атаку. Вместе с ведомым майором Гуляевым он с большой дистанции обстрелял правый «Суперфортресс», по тому же бомбардировщику отстрелялась вторая пара его звена — старшие лейтенанты Бобонин и Алихнович. На выходе из атаки Дзюбенко обнаружил пару F-86, которую атаковал в лоб, затем вышел в хвост. «Сейбры» вышли из-под атаки переворотом и уходом к морю. Ведомые Дзюбенко пытались завязать бой со второй парой F-86, атаковавшей другое звено группы, однако та боя не приняла. Затем майор Гуляев со старшим лейтенантом Бобониным повторно атаковали В-29. Ведомый Бобонина Алихнович во время этой атаки подвергся нападению двух F-86 и, получив семь пробоин, вышел из атаки. Самолет Бобонина также получил повреждения — вмятину на хвостовой части фюзеляжа от сброшенных кем-то ПТБ.

Другие звенья МиГов также пытались атаковать «Суперфортрессы», однако были вынуждены ввязываться в бой с «Сейбрами». Какого-либо эффекта от воздействия своих очередей на бомбардировщики летчики не наблюдали, что и не мудрено, — огонь они вели с дистанций 2500—2000 м. Результативных атак по F-86 также не получилось. Во время одной из атак по В-29 старший лейтенант Семененко выскочил вперед своего ведущего майора Перевозчикова и, после выхода из атаки боевым разворотом, потерял его из виду. Больше майора Перевозчикова не видели. По словам **Н.М. Чепелева**, выехавшая на место боя комиссия установила, что Перевозчикова «...сбил F-86, он выпрыгнул, распустил парашют, вывалился из подвесной системы и разбился. Потом выяснили, что парашют был не его, подвесная система не подогнана». **Л.Н. Иванов** уточняет: «Когда Перевозчиков сидел в готовности, он расстегнул парашютные лямки — так удобнее. А перед взлетом не застегнул». После этого вылета аэродромная братия сменила группе название на «Группа Пух», видимо намекая на то, что при встрече с численно уступающим противником она была разбита чуть ли не в пух и прах.

После похорон майора Перевозчикова на новом русском кладбище в Порт-Артуре командование группы НИИ ВВС, на деле убедившись в неготовности своих пилотов к боевым действиям в Корее, наконец обратилось за помощью

к командованию 196-го ИАП. После нескольких занятий по тактике, проведенных полковником Пепеляевым, группа вновь отправилась в Корею. Облет района боевых действий прошел успешно, но на посадке случилась трагедия.

При групповых вылетах был принят следующий порядок взлета и посадки: самолеты взлетали парами, а садились по одному на дистанции 1000—1500 м друг от друга, причем один самолет касался полосы на ее левом краю, следующий за ним — на правом и т.д. Первым садился ведомый Дзюбенко майор Гуляев на левую сторону полосы, а Дзюбенко заходил по центру ВПП, приблизившись к ведомому на опасно малую дистанцию. Кроме того, сильный боковой ветер сносил его в сторону самолета Гуляева. Команду «земли» уйти на второй круг Дзюбенко проигнорировал и в момент выравнивания оказался в спутном следе впереди идущего МиГа. Его самолет резко накренило, он задел крылом землю, затем ткнулся носом в бетон, перевернулся, лег на полосу спиной и заскользил по бетону, стесав киль и фонарь кабины вместе с головой пилота. Двигатель продолжал работать, самолет сошел с полосы и, пока не уткнулся в капонир, полз по аэродрому в сопровождении бегущих рядом техников.

Подполковник Дзюбенко погиб 5 июня, а на следующий день «группа НИИ ВВС» последний раз упоминается в боевых донесениях 196-го ИАП. После 7 июня «группа Благовещенского» исчезает и из боевых донесений дивизии. Боевых вылетов она больше не выполняла.

Последний раз летчики-испытатели упоминаются в документах корпуса в конце июля. Распоряжением командира 64-го ИАК от 29 июля 1951 г. они снимаются с довольствия в 151-й дивизии. Часть пилотов осталась в частях, действующих в Корее. Майоры Гуляев, Митусов и старший лейтенант Сердюк были направлены в полки 324-й ИАД, старшие лейтенанты Бобонин и Семененко — в 303-ю ИАД. Все эти летчики, будучи правильно введенными в бой, прекрасно воевали, были отмечены боевыми наградами. Майор Митусов, воевавший в 196-м ИАП заместителем командира полка, даже представлялся к званию Героя Советского Союза, а после Корейской войны сменил Пепеляева на должности командира полка. Остальные летчики группы, за исключением старшего лейтенанта Алихновича, направленного в

Управление кадров ВВС, убыли в ГК НИИ — заниматься своим делом. Первый этап «охоты на «Сейбра» закончился.

* * *

После неудачи группы ГК НИИ ВВС никаких специальных попыток по добыче F-86 не предпринималось. Однако, два «Сейбра» все-таки попали в руки наших авиационных специалистов. Первым из них стал F-86A-5-NA (с/н 49-1319). Взял «языка» ас № 1 войны в Корее командир 196-го ИАП гвардии полковник Евгений Георгиевич Пепеляев.

6 октября 1951 года в 09.51 по среднекорейскому времени 10 МиГ-15 бис 196-го ИАП во главе с Пепеляевым вылетели на перехват самолетов противника в составе прикрывающей группы общего боевого порядка 64-го ИАК. Подходя на высоте 8000 м к «сосиске» — устьем р. Чхончхонган, имевшему сходство с данным мясным продуктом, — истребители 196-го полка встретили «Сейбры» и в 10 км к юго-западу от г. Пакчхон завязали воздушный бой, в котором со стороны противника, по оценке летного состава, участвовало до 16 F-86.

В первой же атаке полковник Пепеляев с дистанции 550 м под ракурсом 1/4 обстрелял ведомого пары F-86, но результатов своей стрельбы не увидел, так как американцы левым переворотом ушли вниз¹.

На выходе из атаки нашу пару на встречно-пересекающихся курсах атаковала вторая пара «Сейбров», ведущий F-86 справа сверху спереди под ракурсом 2/4 открыл огонь по самолету Пепеляева.

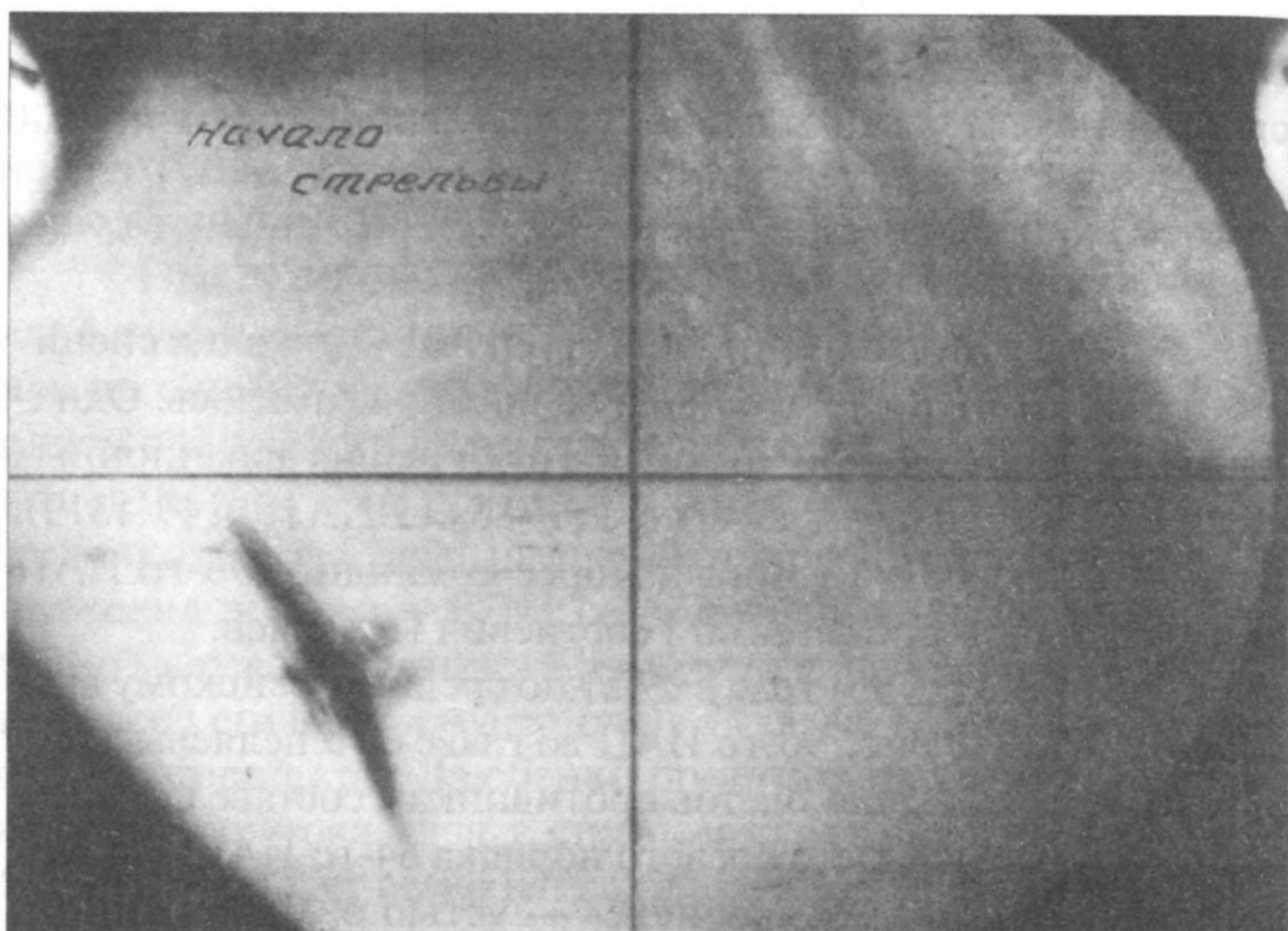
Вспоминает Е. Г. Пепеляев:

«...Как сейчас все помню — мне тот бой запомнился, меня тогда стукнул его ведущий, такой кусок воздухозаборника выдрал...

¹ По американским данным, 6 октября 1951 г. были потеряны 2 F-86 336-й АЭ 4-го ИАКр: — сбит МиГом F-86E № 50-671, пилот катапультировался.

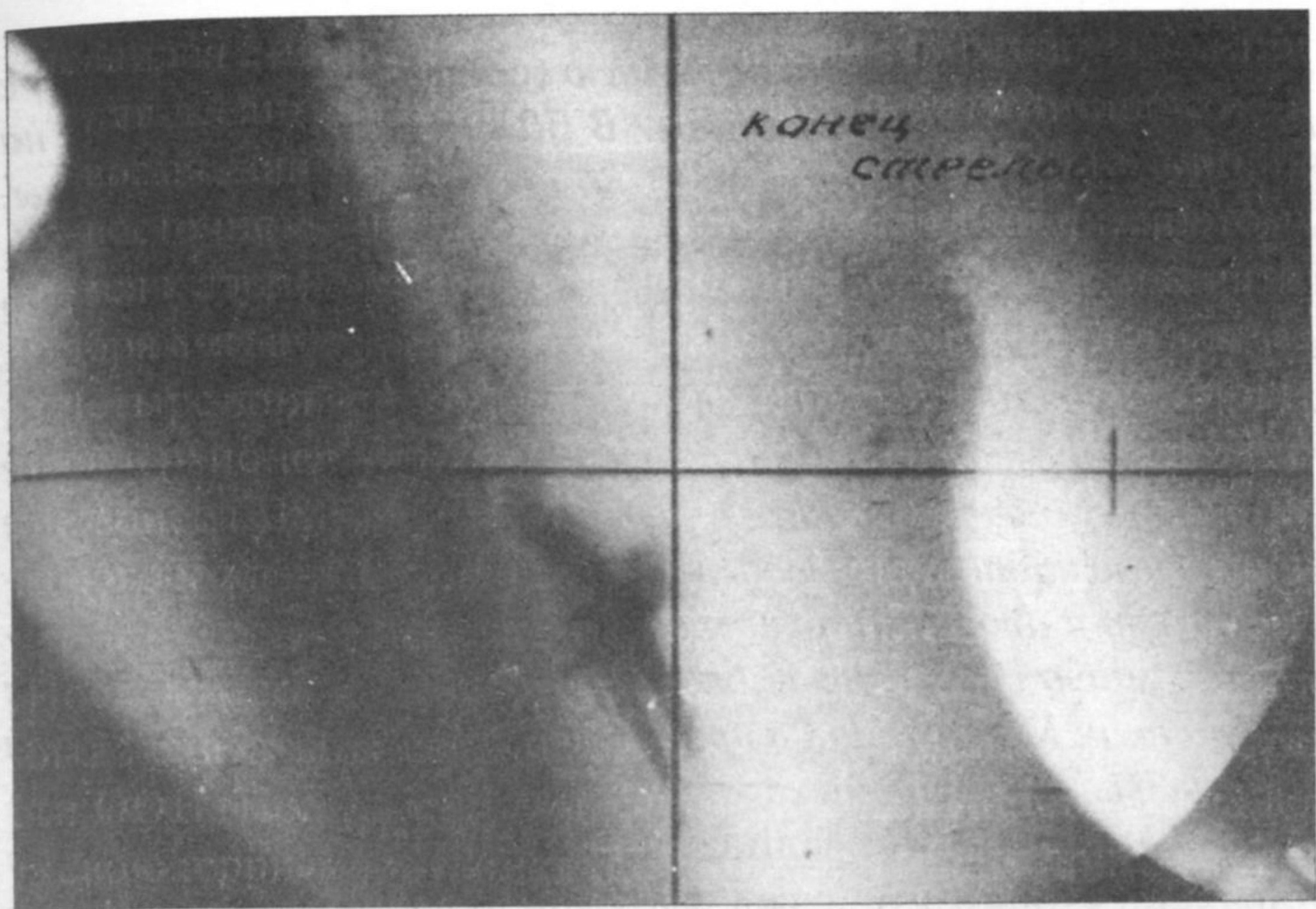
— Получил боевые повреждения и произвел вынужденную посадку на воду F-86A № 49-1319.

Кроме того, еще один F-86A № 49-1178 той же АЭ был поврежден в воздушном бою.



6 октября 1951 года. В кадре фотокинопулемета полковника Евгения Пепеляева F-86A-5NA №49-1319, начало стрельбы, дистанция 130 м. Виден 37-мм снаряд точно за фонарем кабины пилота (белая изогнутая линия)

У меня в арсенале был довоенный еще номер, когда мы с друзьями дрались, всякие варианты искали. На лобовых, когда пытаются выйти друг другу в хвост, у меня имелся такой вариант: при встрече я обозначаю боевой разворот в одну сторону, а потом переключиваю самолет в другую и иду за противником. И получается, что когда он выходит из боевого разворота, я оказываюсь у него в хвосте. Так и в тот раз. В момент расхождения «Сейбры» пошли вправо вверх, а я немного протянул по горизонту и начал боевой разворот в сторону «Сейбров», но, как только набрал тангаж $40\text{—}50^\circ$, из правого боевого разворота перешел в левый и оказался сзади выше и немного правее ведомого «Сейбра». Он впереди меня — чуть больше ста метров. Я ручку от себя отдал и пытаюсь его поймать. Но прицельная марка все время оказывается выше «Сейбра», да еще отрицательная перегрузка вытягивает меня из кабины. Тогда я — раз! — перевернулся, чтобы перегрузка прижимала к сиденью — целиться лучше. Как только я перевернулся, он то же самое сделал, но я уже наложил прицельную марку на его фонарь и с дистанции



6 октября 1951 года. Конец стрельбы Евгения Пепеляева по F-86A-5NA № 49-1319, дистанция 122 м

130 метров, чуть справа, почти под 90/4, открыл огонь. 37-мм снаряд ударил точно позади фонаря. Разрыв — и «Сейбр» пошел к земле. Я за ним не пошел — после такого попадания нечего было и гнаться».

Боевое донесение 196-го ИАП за 6 октября 1951 г. сообщает, что после атаки Пепеляева «...Ф-86 левым переворотом с резким снижением пошел вниз, ведущий Ф-86, прикрывая его, уходил за ним спиралью, что наблюдали гв. полковник ПЕПЕЛЯЕВ, ст. лейтенант РЫЖКОВ и гв. капитан АБАКУМОВ»¹.

Пилот «Сейбра» не смог покинуть самолет из-за повреждения катапультного кресла и, оставляя за хвостом шлейф черного дыма, под прикрытием своего ведущего на едва работающем двигателе потянул к берегу Корейского залива. Однако его злоключения на этом не кончились — ниже проходила группа МиГов из 176-го Гвардейского полка. Одиночный F-86 оказался для них заманчивой целью.

Из рапорта помощника командира 176-го ГвИАП 324-й ИАД гвардии капитана **Константина Шеберстова**:

¹ ЦАМО РФ, ф. 324 ИАД, оп. 539839с, д. 1, л. 226, 227.

«...В 9.12 я шел всей группой к Ансю (сейчас Анджу. — Авт.) с северо-востока со снижением. В 30 км севернее г. Ансю на Н=6000 м я заметил одного Ф-86 впереди, слева от группы. Этот Ф-86 шел со снижением с углом 45—50 с черным дымом — «дождегом»¹. Я увеличил угол снижения и начал преследовать его на максимальной скорости. Через 2—3 мин преследования я догнал его на Н=1000 м и с Д=300—350 м открыл огонь из 3 точек. В момент переворачивания самолета Ф-86 я с Д=250 м дал еще 1 прицельную очередь, затем проскочил его, т. к. он выпустил тормозные щитки. Наблюдал, как Ф-86 вышел в горизонтальный полет и продолжал снижение. Дальнейшее снижение подбитого мною самолета наблюдал ведущий подошедшей пары гв. капитан Милаушкин, а приземление на берег моря самолета Ф-86 наблюдал ведомый гв. ст. лейтенант Федоров»².

На побережье залива в 13 км западнее Пхенвона американский пилот произвел вынужденную посадку на отливную полосу. Вскоре его забрал спасательный вертолет, а поврежденный «Сейбр» скрылся в приливной воде.

Продолжает Е.Г. Пепеляев:

«А дальше была такая история... Почему я и говорю, что у меня все время стычки с другим полком были, у нас даже замполиты грызлись. Я самолет сбил и продолжил вести бой с группой, а 176-й полк в бою не участвовал — внизу проходил. Я говорю: «Ну что же вы, давайте помогать!» А они, ни слова не сказав, хотя на той же частоте работали, прошли вниз и увидели, как «Сейбр» садится. И Шеберстов выстрелил километров с трех-четырех, прилетел и докладывает, что сбил самолет. Смастерили доклад, быстро сообщили в дивизию, в корпус. Стали разбираться. Я спрашиваю Шеберстова:

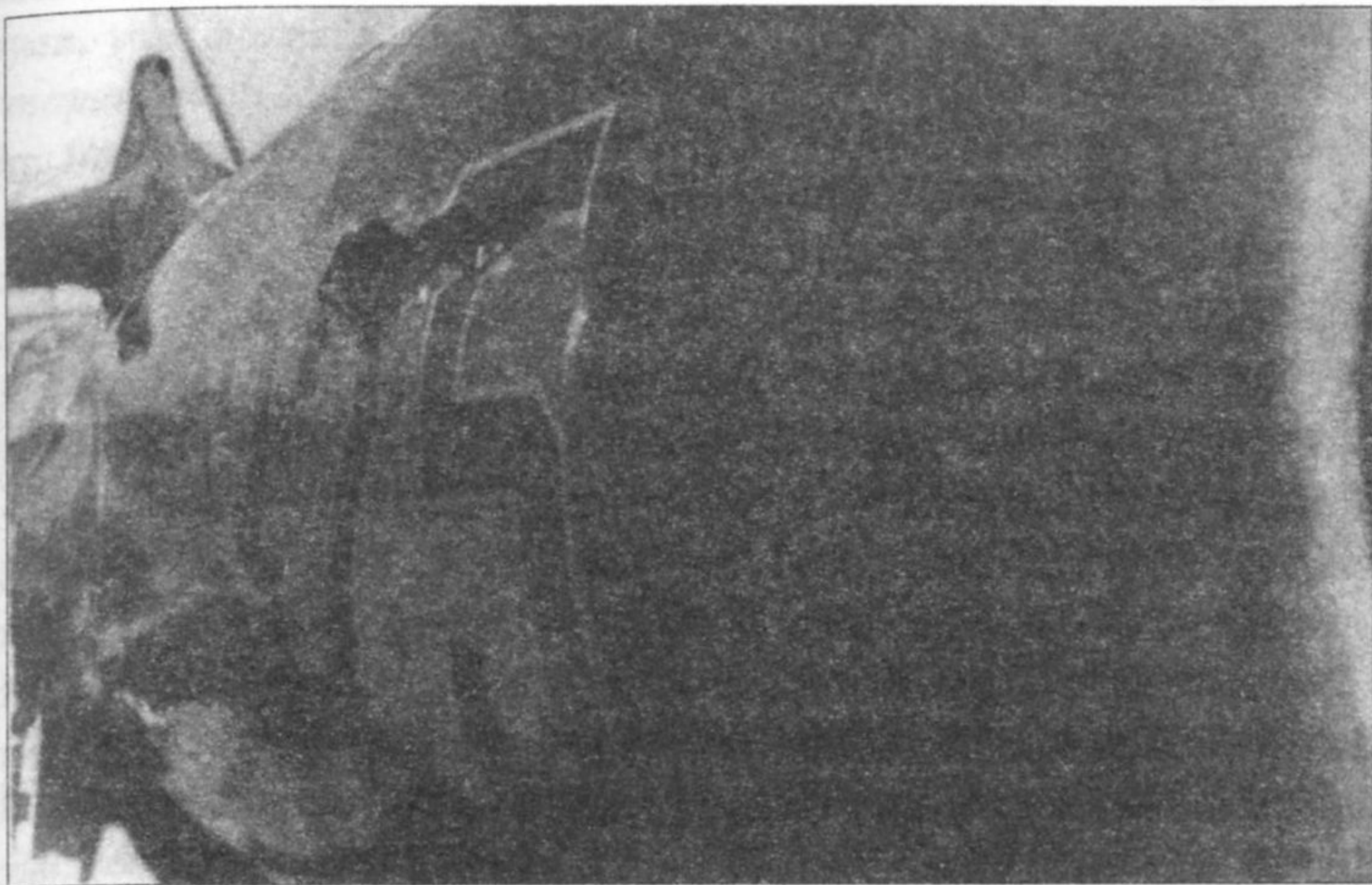
— Где, как ты его сбил?

Отправились в их фотолабораторию, смотрим пленку, а на ней только берег и на трехкилометровой дальности самолет. А на моей пленке, как сейчас помню, дистанция 130 метров³. В Корее были две группы «Сейбров». У одной опознаватель-

¹ По современной терминологии — форсаж. Установленные на «Сейбре» бесфорсажные двигатели J47 при работе оставляли за собой черный дым, однако подобная копоть не являлась свидетельством «дожега», упоминание о котором неоднократно встречается в документах 64-го ИАК. В данном же случае «Сейбр», вероятно, дымил из-за повреждения двигателя.

² ЦАМО РФ, ф. 176 ГвИАП, оп. 539888С, д. 7, л. 133.

³ Там же.



Повреждение МиГ-15бис № 1315325 командира 196-го ИАП Евгения Пепеляева, полученное в воздушном бою 6 октября 1951 года



МиГ-15бис № 1315325 после ремонта

ные знаки — черные и белые полосы на крыльях, у другой — желтые. Я у Шеберстова спрашиваю:

— Какой у тебя самолет?

— Желтый!

— Ну, ладно, — говорю, — привезут с желтыми — твой, а с черно-белыми — мой.

Поехали технари и привезли с черно-белыми полосами, а сзади фонаря как раз разрыв».

Капитану Шеберстову этот самолет все-таки был записан на счет. При этом в «Альбоме воздушных стрельб» 176-го ГвИАП кадры ФКП, подтверждающие поражение цели, по понятным причинам отсутствуют — имеется лишь снимок лежащего на берегу сбитого «Сейбра».

Севший на берег самолет оказался долгожданным подарком для советского командования. К месту его вынужденной посадки с аэродрома Аньдун немедленно выехала поисковая команда 324-й ИАД. Вспоминает Н.М. Чепелев:

«Нам удалось стащить F-86, который сел на живот в море примерно в километре от дамбы. Отлив — самолет есть, прилив — самолета нет.

Нашу группу возглавил инженер полка Казанкин. В нее входили капитан Мохов из ДАРМа (Дивизионная авиаремонтная мастерская), который готовил ключи для отстыковки хвостовой части и консолей крыла, инженер по ремонту Волокшанин, Федулов Сеня и я, Чепелев Коля. Были еще представители конструкторского бюро Микояна...

Погоду мы выбрали такую, что облачность почти цеплялась за землю. Но в конце разборки американцы нас засекли и стали бить по нам с моря. Один F-84 пробил облачность, — не понимаю, как он с землей не столкнулся, — и начал нас гонять. Мы перескакивали с одной стороны дамбы на другую, а выше подняться и расстрелять нас он не мог. То был разведчик, без бомб. В общем, мы пришли к выводу, что если сегодня не уберемся, то нам конец. Нам прислали пятьсот китайцев, те вытащили самолет на берег, погрузили на «студебеккеры», и в 4 часа утра мы выехали.

Ехали в темноте, днем, во время налетов, отсиживались в тоннелях. Я вез головную часть, ехал первым, потому что изучил время налетов и направления заходов. Правда, чуть не погорели. Стало светать, но я подумал, что успеем добрать-

ся до следующего тоннеля, а остальные не рискнули. Шофер Медведев на «студебеккере», который не очень-то слушался руля, уже подъезжал к тоннелю, когда мы заметили «ночного старшину» В-26, который разворачивался и заходил на нас сзади. На большой скорости мы ворвались в тоннель, а В-26 дал по нам залп эрэсами. Но мы уже углубились метров на сто, а эрэсы дальше десяти метров не проходят, ударяются о стены и взрываются. Выйдя из кабины, шофер сказал: «Лейтенант, ты родился в рубашке»! А я ему ответил: «Ехать надо было быстрее»! Но из старого «студебеккера» больше скорости не выжмешь.

Наконец, приехали мы в полк и подъехали к домику, где пилоты отдыхали после вылетов. Они выбежали, увлеченно рассматривали «Сейбр» — первый раз видели его так близко, пусть и в разобранном виде. Они сказали, что были там, что их поднимали против В-29, бомбивших тот район, и они пришли к выводу, что нас разбили в пух и прах. Недалеко от того места, где лежал самолет, стояла деревянная школа, так и ее, и все вокруг на большом расстоянии перемешали с землей.

Я слил с «Сейбра» по бутылке керосина и красной жидкости из какой-то латунной трубки. У нас тогда заливали в амортизаторы спирто-глицериновую смесь АШ-70/10, в гидросистему — ГЗ-50/50, но они замерзали. По возвращении в Союз мы узнали о новой смеси для заправки гидросистем и амортизаторов АМГ-10 — той самой красной жидкости, пол-литра которой я слил с «Сейбра».

Нам удалось стащить у американцев самолет в такой сложной обстановке, а Москва сказала: «Неужели вы не могли его отмыть от ила, прислали такой грязный»!

Осмотрев «Сейбр», пилоты 64-го ИАК дали ему высокую оценку. Особенно им понравилась просторная комфортабельная кабина с более совершенным, чем на МиГе, приборным и прицельным оборудованием. Рассказывает Е.Г. Пепеляев:

«Когда «Сейбр» привезли на аэродром, его хотели сразу отправить в Москву. Но я попросил командира корпуса ненадолго оставить «Сейбр» у нас — пусть все летчики полазят по нему, изучат, посидят в его кабине, посмотрят. Я сам сидел. Очень хорошая, просторная кабина. Такое впечатление, что сидишь в лучшем автомобиле. Не в «Москвиче», а, предположим, в «Чайке». Так можно сравнить. Прекрасный обзор, вне-



F-86A-5NA № 49-1319, сбитый Евгением Пепеляевым в воздушном бою 6 октября 1951 года

реди ничего взгляду не мешает. На МиГе впереди головка прицела, о которую при вынужденных посадках морды били, а здесь абсолютно чисто-ровно, только какой-то блок стоял и прямо на отражатель, прямо на бронестекло, высвечивал им сетку. Авиагоризонт хороший, имеющий все степени свободы, полностью показывал пространственное положение самолета. А у нас авиагоризонт (АГК-47Б. — Авт.) был неважный: крен больше 30 градусов — может «завалиться», если вовремя не включил — тоже «упадет». В общем, так себе — только для бомбардировщика, и то в хорошую погоду. Лишь в 1954 г. на наши самолеты-истребители стали ставить авиагоризонт, подобный американскому (АГИ-1. — Авт.), очень хороший. Правда, другая окраска. У американцев она была очень красивая. Если небо — так голубое, а у нас какое-то темно-синее. Но неважно, дело не в цвете. Главное — он работал хорошо».

Осмотрел самолет и **Александр Павлович Сморчков**, в октябре 1951-го — гвардии подполковник, заместитель командира 18-го ГвИАП 303-й ИАД:

«Привезли «Сейбр» в Аньдун к Кожедубу, весь в грязи, в тине и иле. В таком грязном состоянии я его и осмотрел. Обмыли его, в Москву сообщили. А нам очень интересно было узнать ответ на один вопрос: мы чувствовали в бою, что почему-то к

нему никак не подкрадешься — он тебя видит, и у наших летчиков возникло подозрение, что у «Сейбра» есть радиолокационная система защиты хвоста. А оказалось, что все дело в обзоре из кабины. На МиГе мы по плечи скрыты, над бортом только голова торчит, и, чтобы узнать, что у тебя под хвостом творится, надо самолет на спину положить. А на «Сейбре», прозванном нами за большой фонарь «горбатым», летчик сидит в стекле чуть ли не по пояс, ему все видно. Мы все удивлялись — что же он такой горбатый? А это, оказывается, для осмотренности».

Скоро трофей отправили в Москву, и после долгой транспортировки в конце 1951 г. он прибыл в НИИ ВВС, где его изучением занялись специалисты.

* * *

В мае 1952 г. F-86 впервые применялись для нанесения бомбовых ударов. Из-за мощного прикрытия дневными и ночными зенитными и истребительными частями района Аньдун и, в частности, аэродрома Ыйджу, эффективное использование против последнего бомбардировщиков и штурмовиков было затруднительным. Для нанесения ударов по Ыйджу были привлечены «Сейбры» 4-го авиакрыла. Ответственным за выполнение задачи назначили подполковника Махурина.

5 мая на рассвете состоялся первый налет, в котором участвовали 12 F-86. Одно звено осуществлялокрытие ударной группы, в которую входили 8 «Сейбров», несших по одной 454-кг бомбе вместо одного ПТБ. В полдень удар был повторен. 13 мая в 9.45 12 «Сейбров» вновь нанесли удар по аэродрому. В 14.30 эта же группа бомбила станцию Кочхон. В этом случае «Сейбры» не имели баков и несли по две 227-кг бомбы. Бомбометание производилось с высоты 2 тысячи метров. При заходе на цель F-86 подполковника Махурина был поврежден зенитным огнем. Махурин произвел посадку на брюхо и был взят в плен китайскими народными добровольцами.

Во Второй мировой войне Махурин, имея 21 победу, был одним из ведущих американских асов в Европе. В Корее он успел одержать 3,5 победы. Подполковник Махурин имел

высокую популярность не только среди своих коллег, но и среди летчиков противника. Практически каждый наш ветеран помнит об «американском командире с русской фамилией».

Самолет Махурина при посадке пострадал не сильно, и было принято решение вывезти в СССР и его. В июле этот «Сейбр» уже осматривали специалисты в Москве.

★ ★ ★

Дальнейшая судьба «Сейбров» в Союзе — тема отдельного разговора. Сейчас же скажем в двух словах.

С подачи инженера-прочниста ЦАГИ В.В.Кондратьева (этакого О.И. Бендера от авиации) решено было строить копию F-86 с отечественным двигателем, для чего создали ОКБ-1. Авантюрная идея, к счастью, изжила себя, а на базе ОКБ-1 было воссоздано бюро под руководством Павла Осиповича Сухого.

Для нас этот факт особенно интересен. Дело в том, что в испытаниях первой машины возрожденного ОКБ Сухого С-1 принимал участие тот самый летчик-испытатель Махалин, что входил когда-то в группу Благовещенского. «Сейбр» — объект его неудачной охоты летом 1951-го — косвенно способствовал появлению С-1 на свет!

ПОСЛЕДНЯЯ ВОЙНА «СВЕРХКРЕПОСТЕЙ»

Мы сожгли почти каждый город как в Северной, так и в Южной Корее, мы убили более миллиона гражданских лиц и еще несколько миллионов оставили без крова.

*Генерал Кертис Е. Лимэй, глава
САК США*

Больше всего мне запомнились встречи с «большими»...

*Капитан Д. А. Самойлов, 523-й
ИАП 303-й ИАД*

Воскресенье, 25 июня 1950 года, 4.00. Предразсветная тишина взрывается грохотом пушек и лязгом танковых гусениц. Бронетанковый кулак Корейской Народной Армии сметает сопротивление армии Южной Кореи в считанные минуты, части южан переходят в беспорядочное отступление. Танки КНА рвутся к Кэсону и Чхунчхону, огромными клещами охватывая столицу Южной Кореи, на восточном побережье в районе Канна высаживается северокорейский десант. В 9.00 в Кэсон входят передовые части КНА. В Страну утренней свежести пришла война.

Преимущество КНА было полным. Дорогу пехотным частям расчищали советские Т-34/85 — лучшие танки Второй мировой войны, — в небе носились Ил-10, прикрытые Як-9. Южнокорейцы, адекватно вооруженные лишь для подавления партизан, оказались бессильны. Помощь им пришла извне.

ВОЙНА ОТ РАССВЕТА ДО ЗАКАТА

«Полицейская акция»

Стремительный рывок армий Ким Ир Сена на юг поставил под сомнение возможность использования южнокорейских аэродромов для базирования самолетов США и их союзников в первый же день войны. Ответные действия американской авиации должны были заключаться в бомбовых ударах с больших расстояний. На 25 июня 1950 года Дальневосточные ВВС США (ДВ ВВС) располагали лишь одним соединением средних бомбардировщиков. На авиабазе Андерсон на острове Гуам базировались В-29 19 бомбардировочной группы в составе 28, 30 и 93-й эскадрилий. С этими «крепостями» командующий ДВ ВВС генерал Джордж Е. Стрэйтмейер (George E. Stratemeier) и вступил в войну. Через несколько часов после начала северокорейского наступления «Суперфортрессы» получили приказ перебазироваться ближе к району конфликта — на авиабазу Кадена на Окинаве. Реальных масштабов бойни на Корейском полуострове никто еще не представлял. Экипажам сказали, что *«...все это займет около недели, так что не пакуйте всю свою экипировку. Захватите по одному летному комбинезону, запас нижнего белья и какое-нибудь чтиво»*. И никто из персонала группы не предполагал, что молниеносная «полицейская акция» выльется в 37-месячную войну — одну из самых кровопролитных в человеческой истории.

Первоочередной задачей всех родов авиации стояла поддержка теснимых северокорейцами наземных войск. С этой целью ДВ ВВС еще до заявления президента Трумэна о вступлении Америки в войну подготовили и начали осуществление программы ударов по войскам противника на фронте. 27 июня после полудня в небе Кореи впервые появились В-29. Четверка бомбардировщиков 19-й группы отбомбилась по железнодорожной станции Сеула и мостам через Ханган. 28 июня Соединенные Штаты под флагом ООН уже официально приступили к «оказанию всей необходимой помощи Южной Корее в восстановлении мира и безопасности в регионе». Программа ВВС развернулась в полную силу.

На следующий день, 29 июня, «крепости» впервые после войны с Японией побывали в прицелах истребителей

противника. Ночью северокорейцы взяли аэродром Кимпхо под Сеулом. Получивший минимальные повреждения, он мог быть использован авиацией КНА по назначению; по приказу главнокомандующего Дальневосточными вооруженными силами США генерала Дугласа Макартура (Douglas MacArthur) в 8.00¹ девять В-29 с высоты тысячи метров вывалили десятки 227-кг бомб на летное поле и постройки Кимпхо. Северокорейцы силами трех Як-9 пытались сорвать бомбардировку, но перехват не удался. Западные издания сообщают, что стрелками «Суперфортрессов» один «Як» был сбит, второй поврежден. В то же время в официальном списке воздушных побед ВВС США в Корее победы в тот день не отмечены. Северокорейская сторона в сообщении Центрального Телеграфного Агентства Кореи (ЦТАК) 29 июня 1950 года передала сообщение Главного Командования КНА (ГК КНА) о том, что в течение дня произошло с ее авиацией. Реально же единственной потерей ДВ ВВС в тот день стал транспортный С-54, уничтоженный северокорейскими Ил-10 на аэродроме Сувон. Утром 1 июля ГК КНА, подводя итоги предыдущего дня, сообщило, что *«...30 июня авиация Народной Армии на аэродроме Сувон в 12.00 уничтожила 2 В-29 и 7 истребителей. 2 В-29 сбиты в воздушном бою»*. Вечером того дня появилось сообщение об уничтожении очередного «Суперфортресса». Вообще, судя по сообщениям ЦТАК, борьба с В-29 велась исключительно успешно, появляющиеся в небе «крепости», как, впрочем, и другие совершенно экзотические аэропланы, расхватывались истребителями и зенитчиками Ким Ир Сена как горячие пирожки. Так, 7 июля истребители сбили пару В-29. На следующий день усилиями авиачастей и зенитной артиллерии отправились на землю еще два «Суперфортресса», 11 июля за ними последовали *«3 В-29 и 3 В-38»*. 12 июля жертвой истребителей пали 2 В-17 (!), 16 июля — очередная пара «четырехмоторных бомбардировщиков» и т. д. Этот славный список можно продолжать и продолжать, однако пора вернуться к действительности².

¹ Здесь и далее в авторском тексте приводится среднекорейское время.

² Тексты сообщений ЦТАК и ГК КНА получены авторами от полковника В.А. Бухтоярова (Военно-политическая академия им. Ленина).

3 июля главнокомандующий ВВС США генерал Хойт С. Ванденберг (Hoyt S. Vandenberg) личным приказом отправил в Корею 22 и 92-ю бомбардировочные группы из состава Стратегического Авиационного Командования. 8 июля эти группы, совместно с 19-й группой и 31-й разведывательной эскадрильей на RB-29, образовали Бомбардировочное авиационное командование (БАК) на Дальнем Востоке. Во главе его встал генерал Эммет О'Доннелл-младший (Emmet O'Donnell, Jr.). О'Доннелл, принимая в свои руки наиболее мощное авиационное соединение в регионе, блестяще опроверг мнение о том, что генералам тяжело удаются фразы, состоящие более чем из трех слов. Он выразил надежду, что *«мы появимся там (в Корее. — Авт.), имея на своей стороне психологическое преимущество от того, что мы так быстро пришли в регион и вступили в войну, начав с очень серьезных ударов по северокорейцам, с возможным предварительным предупреждением, что они зашли слишком далеко в своих действиях, всеми нами расцениваемых как акт агрессии, а затем приступим к выжиганию дотла пяти главных городов в Северной Корее и полному уничтожению каждой из 18 основных стратегических целей»*.

С первых дней авиация ДВ ВВС, превосходившая ВВС КНА как качественно, так и количественно, установила в небе Кореи безраздельное господство. «Суперфортрессы» могли летать над всей территорией Северной Кореи почти без опасения встретить перехватчики противника. Единственной потерей от северокорейских истребителей стал В-29 из 19-й БАГ, сбитый 12 июля под Сеулом тремя Як-9.

13 июля состоялся первый вылет В-29 22 и 92-й групп, в котором целями бомбардировщиков стали сортировочная станция и нефтеперегонный завод в Вонсане. В этом вылете 92-я БАГ понесла свою первую потерю. Направляясь к Корейскому полуострову, над водами Японского моря из-за неполадок на борту экипаж одной из машин 325-й эскадрильи в районе группы островов Оки начал экстренно избавляться от бомбового груза и в это время самолет взорвался.

Налет на Вонсан был первым по плану стратегической бомбардировки Северной Кореи. Однако осуществле-

ние этого плана вскоре было отложено, все силы Бомбардировочного командования были брошены на непосредственную поддержку наземных войск. Действуя над полем боя в качестве тактических бомбардировщиков, «Суперфортрессы» добивались значительных результатов. Для ударов по скоплениям войск чаще всего применялись осколочно-фугасные 227-кг бомбы, а также «психологические» 1800-кг фугасы в тонкостенной оболочке.

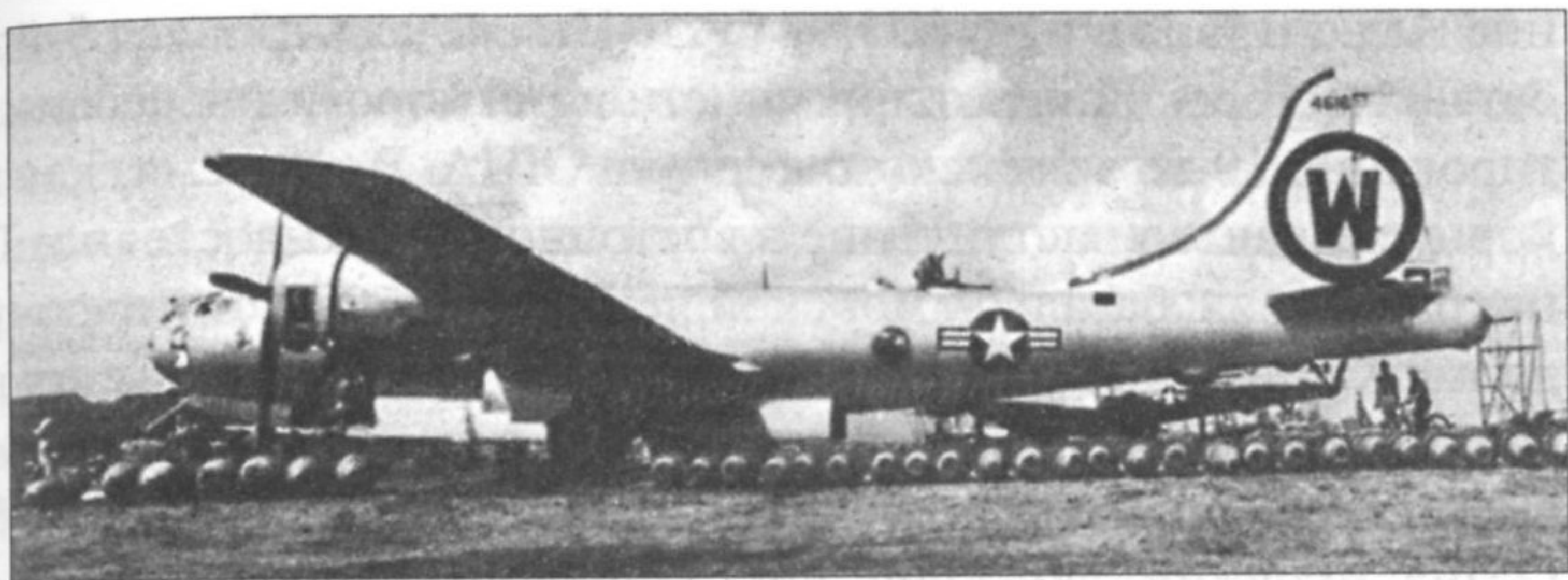
В одном из вылетов 28 июля стрелки «Суперфортрессов» 22-й группы обнаружили на некотором удалении изготовившиеся к атаке северокорейские Як-9 и, открыв бешеный оборонительный огонь, сбили один истребитель. Впоследствии выяснилось, что это был... «Сифайр» из 800-й эскадрильи британского Королевского Флота, вылетевший на поддержку войск ООН с авианосца «Трайэмф». Пилот, к счастью, смог покинуть самолет с парашютом и вскоре был подобран спасательной службой. Английским пилотам, кстати, летавшим на «Сифайрах», «Файрфлаях» и «Си Фьюри», из-за необычного вида самолетов поначалу нередко приходилось попадать под обстрелы со стороны союзных войск. «Сифайрам», имевшим некоторую схожесть с «Яками», доставалось особенно часто.

К концу июля Макартур (к тому времени главнокомандующий контингентом войск ООН в Корее) счел возможным, зарезервировав часть В-29 на нужды армии, направить остальные на стратегические цели. После Вонсана второй стратегической целью был выбран Хыннам с многочисленными пригородными промышленными объектами. В 9.30 утра 30 июля, после предшествующей интенсивной разведки объекта силами RB-29 31-й эскадрильи, 47 В-29 22 и 92-й групп сквозь тонкую облачность «разгрузились» над заводом взрывчатых веществ в Чанджине, уничтожив или повредив до 70 процентов его построек. На следующий день бомбардировщики тех же групп в ясную погоду с высоты 5000 метров отбомбились 227-кг бомбами по Чанджинскому заводу азотных удобрений, при этом экипажи наблюдали мощные взрывы и густой дым на территории завода. Последним объектом на восточном побережье в районе Хыннама был Богунский химзавод, 39 бомбардировщиков О'Доннелла посетили его 3 августа.

К исходу первой половины августа ударам подверглись Пхеньян с его огромными сортировочными станциями, железнодорожными мастерскими и оружейными и авиационными заводами, металлургический завод и сортировочная станция Чхонджина, а также военно-морская база, нефтехранилища и железнодорожный комплекс в Расине. Последний город был особенно сложной целью, лежащей у советско-корейской границы лишь в сотне километров от Владивостока. 12 августа экипажи БАК отбомбились по городу с помощью радиоприцелов, однако большая часть «полезной нагрузки» бомбардировщиков рассеялась по окрестностям, не причинив повреждений промышленным и военным объектам.

Тем временем северокорейцы развивали наступление, тесня силы ООН к югу. С середины августа бомбардировщики вновь переключились на поддержку войск. Крупнейшие силы КНА собрались в районе Тэгу. К 15 августа полукольцом город охватывали пять северокорейских дивизий, линия фронта проходила лишь в 30 километрах от города. Ситуация стала столь опасной, что правительство Республики Корея было вынуждено покинуть Тэгу и переехать в Пусан. Большая часть северокорейских войск сосредоточилась под Вэгваном. 15 августа Макартур обсудил со Стрэйтмейером возможность нанесения по городу бомбового удара «Суперфортрессов». На следующее утро в небо поднялись 98 В-29 — все, имеющиеся в распоряжении генерала О'Доннелла. Их целью назначили район северо-западнее Вэгвана, где, по сообщению разведки, на участке длиной 12 и шириной 5,5 километра сосредоточились до сорока тысяч солдат КНА. Отсеки бомбардировщиков под завязку набили 227-кг фугасными бомбами.

В течение 26 минут почти сотня «Суперфортрессов» с высот от 1500 до 3500 метров перепахивала клочок земли на берегу Нактонгана. Когда дым побоища рассеялся, RF-80 сфотографировал район — и величайшая со времен высадки в Нормандии операция по поддержке наземных войск превратилась в величайший конфуз. В результате налета, в котором была сброшена почти тысяча тонн бомб, не пострадал ни один северокорейский солдат — он просто никогда не появ-



В-29 44-61617 92-й БАГ. Самолет был потерян 12 сентября 1950
(Squadron/Signal Publications)

лялся в том районе. Разведка, сообщая о неприятельских ордах, ошиблась.

К концу августа—началу сентября вновь возобновились стратегические бомбардировки. 27 августа БАК вновь предприняло попытку бомбить Расин, не увенчавшуюся успехом. Плотная облачность над городом заставила 64 «Суперфортресса» уйти на запасные цели в Чхонджине. В дальнейшем Расин был исключен из списка целей из-за близости его к территории Советского Союза. 28 августа 47 В-29 отбомбились по заводу радиотехнических средств в Кимчхэке, уничтожив до 95 процентов строений. 22 сентября, несмотря на решение ООН о неприкосновенности территории Китая, «Суперфортрессы» 19-й группы нанесли удар по сортировочной станции Аньдуна — официально целью был Синьджу, просто экипажи случайно сбились с курса. До 36 вылетов ежедневно Бомбардировочное командование расходовало на поддержку наземных войск. Несмотря на такое отвлечение сил, к 25 сентября 18 стратегических объектов, входивших в список приоритетных целей, были уничтожены. Совершив около 4000 боевых вылетов, «Суперфортрессы» сбросили 30 тысяч тонн бомб и потеряли 4 самолета.

Бросок на север

Тем временем на земле произошли значительные изменения. Измотав северокорейские армии на оборонительном рубеже у Пусана, силы ООН перешли в наступле-

ние. 15 сентября в тылу КНА в бухте Инчхона высадился 5-й батальон морской пехоты, расчистивший дорогу для десантирования 10-го армейского корпуса США. В то время, как корпус развивал наступление в восточном и юго-восточном направлениях, батальон морской пехоты пробивался к аэродрому Кимпхо и 18 сентября захватил его. 22 сентября 8-я армия прорвала «Пусанский периметр» и через четыре дня встретила с передовыми частями 10-го корпуса в районе Осана, окружив таким образом северокорейские войска. 28 сентября войска ООН заняли Сеул. В успешном освобождении Южной Кореи уже никто не сомневался.

На повестку дня встал другой вопрос. После вытеснения северян за довоенную границу можно было считать выполненной резолюцию Совета Безопасности ООН. Но, поскольку часть войск КНА неизбежно уйдет на свою территорию, то не следовало ли продолжать их преследование севернее 38-й параллели? Макартур настаивал на полном уничтожении армии Ким Ир Сена независимо от ее местонахождения. Подобные желания явно выходили за рамки, очерченные СБ ООН. Посоветовавшись, в Белом доме решили дать Макатуру карт-бланш. 27 сентября Комитет начальников штабов приказал генералу очистить от войск КНА территорию Северной Кореи и создать на всем полуострове единое государство под президентством Ли Сын Мана. В приказе, однако, содержалась тонкость, не устраивавшая Макатура, — в приграничных с Китаем и Советским Союзом районах должны действовать исключительно южнокорейские войска, а сами границы должны остаться неприкосновенными при любых условиях. Генерал же хотел полной свободы для американских войск и считал, что наступление и окончательный разгром КНА не могут ограничиваться никакими территориальными рамками. Он немедленно отправил Ким Ир Сену предложение о полной и безоговорочной капитуляции.

1 октября южнокорейская армия, идя в авангарде сил Объединенных Наций, пересекла 38-ю параллель и вступила на территорию Северной Кореи.

Столь резкое изменение обстановки на Корейском полуострове, произошедшее лишь за две недели, не могло не взволновать правительство КНР — поражение Ким Ир Сена

означало бы неизбежное присутствие крупной американской военной группировки у китайской границы. В ООН под государством «Китай» упорно понимали лишь осевшего на Тайване Чан Кайши, поэтому Мао Цзэдун не имел никаких политических или дипломатических рычагов, способных остановить крушение дружественного ему пхеньянского режима. Зато имел рычаги силовые. 2 октября премьер-министр Китая Чжоу Эньлай через индийского посла в Пекине Паникара передал Объединенным Нациям предупреждение, что Китай выступит на стороне Северной Кореи в случае пересечения 38-й параллели американскими войсками.

В ожесточенных дебатах представитель СССР в ООН Яков Малик настаивал на прекращении огня и немедленном выводе всех иностранных войск с полуострова. К мнению коммунистов не прислушались. Тем временем Ким Ир Сен отверг ультиматум Макартура. В ответ 7 октября, проигнорировав китайское предупреждение, Генеральная Ассамблея ООН под давлением Вашингтона разрешила войскам ООН преследование противника севернее 38-й параллели и заблаговременно создала Комиссию по объединению и послевоенному восстановлению Кореи. В тот же день передовые части 8-й армии США вступили на территорию КНДР.

9 октября 8-я армия США начала генеральное наступление на север через Кэсон к Саривону и Пхеньяну. 11 октября 3-я дивизия ЮКА, наступавшая на восточном фронте, заняла важнейший порт Вонсан. На следующий день Комиссия по объединению и восстановлению Кореи предложила генералу Макартуру взять на себя обязанности по административному управлению на оккупированной войсками ООН территории Северной Кореи. 19 октября 8-я армия заняла Пхеньян и менее чем через неделю, 24-го числа, Макартур снял все ограничения на наступление некорейских частей...

...В октябре «Суперфортрессы» перешли на выполнение тактических задач на поле боя, поддерживая наступление войск ООН. Генерал Макартур позже скажет: *«В отсутствие стратегических целей на меня произвела сильное впечатление многосторонность действий экипажей бомбардировщиков и их оружия по непосредственной поддержке наземных войск. Эти операции не являлись обычными для средних бомбардировщиков,*

*но их успешное выполнение задержало наступление североко-
рейцев и сделало возможным продвижение своих войск вперед в
условиях ожесточенного сопротивления противника». Но поч-
ти сотне «крепостей» было тесно над линией фронта. В те
дни из-за отсутствия достойных целей один экипаж огром-
ного «Суперфортресса» гонялся вдоль улиц разрушенного
города за мотоциклистом, швыряя в него 227-кг бомбы, дру-
гой с малой высоты охотился за железнодорожным составом,
пытаясь остановить его огнем турельных пулеметов... Бом-
бардировщики томились от безделья. 22 и 92-я группы вер-
нулись в США, штаб БАК готовился к расформированию
ввиду ненужности. Война, казалось, близка к завершению.
26 октября Комитет начальников штабов информировал
Макартура о том, что дальнейшие атаки целей, военная зна-
чимость которых могла быть делом относительно далекого
будущего, должны быть прекращены. Военно-промышлен-
ный потенциал Северной Кореи и без того уже был подорван
вперед на многие послевоенные годы. Но... лозунг Макарту-
ра «К Рождеству — домой!» так и остался лишь лозунгом.*

* * *

14 октября Китай начал перебрасывать в Корею 9 по-
левых армий общей численностью до 300 тысяч человек.
«Проталкивание» войск через границу происходило по но-
чам, в основном по двум мостам в районах городов Синый-
джу и Манпхо, а также мелкими группами на плотах и лодках
по всему течению Ялуцзяна. Необходимо отметить, что пе-
ресечение границы китайские «добровольцы» провели пре-
восходно. Всего за две недели незаметно для сил ООН в Ко-
рею переправились передовые группы 18 пехотных дивизий
и заняли оборонительный рубеж от Пакчхона до Хыннама.

27 октября части ООН встретили неожиданно силь-
ное сопротивление на пути к Ялуцзяну. В районе Хыннама 3-я
дивизия ЮКА под ударами противника остановила свое
продвижение на север и запросила поддержку. 1 ноября на
помощь подошел 7-й батальон морской пехоты США, одна-
ко и он в течение суток увяз в ожесточенной обороне и в по-
следующие четыре дня понес тяжелые потери в непрекра-

щающемся бою за основные автомагистрали в районе Сы-донга. На западном фронте обстановка складывалась столь же тревожно. 8-й кавалерийский полк США, 1-я дивизия ЮКА и части бригады Британского Содружества наткнулись на мощнейшее сопротивление в районе переправ у Пакчхона. 2 ноября в районе Унсана мощное наступление противника заставило части 8-й армии США отойти южнее Чхончхонгана, образовав опасный прогиб линии фронта. Кроме того, передовые отряды армии в своем рывке на север оторвались от тыловых частей, имея запасы продовольствия и боеприпасов лишь на два-три дня. Продолжать сражение в таких условиях командир армии генерал Уолтон Уокер (Walton Walker) не мог, и 3 ноября 8-я армия получила приказ отойти по всему фронту на оборонительный рубеж вдоль Чхончхонгана для перегруппировки сил и восполнения запасов.

К удивлению пехотных командиров ООН, 5 ноября противник, проведя пробу сил, неожиданно прекратил сопротивление и отошел назад по всему фронту. В руки союзников попали несколько пленных солдат в странной оливково-зеленой форме. Их допросы показали, что самые мрачные опасения стали реальностью — Китай вступил в войну.

* * *

К концу октября пилоты ООН сошлись во мнении, что обстановка в небе выглядит «несколько нереально» — они носились над Кореей, не встречая в воздухе ни единого самолета противника, и разносили в клочья любые цели, которые использовались или могли быть использованы в военных целях. Некоторые высшие штабные чины в это время были склонны рассматривать авиацию лишь как летающую артиллерию, некий придаток сухопутных войск, не имеющий в войне собственных задач. Однако наиболее дальновидные офицеры понимали, что такое безоблачное времяпрепровождение вряд ли продлится долго, — и они не ошиблись.

1 ноября пилоты звена «Мустангов» 18-го авиакрыла были атакованы не виденными ранее стреловидными реактивными истребителями. На сцене появился новый игрок — советский МиГ-15...

История появления «корейской загадки»

Ход событий на фронтах Корейской войны совершенно не устраивал могучего соседа Северной Кореи — Китайскую Народную Республику. Вместо ожидавшегося легкого и молниеносного объединения Кореи, в результате которого власть дружественного Пекину режима распространилась бы на весь полуостров, у границ Китая оказался пожар войны, искры которого залетали и на китайскую территорию. Для американской авиации понятие «граница» было весьма условным. 27 августа пара «Мустангов» ВВС США отштурмовала китайский приграничный аэродром Аньдун. 22 сентября, несмотря на решение ООН о неприкосновенности территории КНР, «Суперфортрессы» 19-й группы нанесли удар по сортировочной станции Аньдуна — официально целью был Синьйджу, а экипажи «случайно сбились с курса». Но еще больше, чем нарушения границы и удары по своей территории, Китаю не нравилось присутствие у себя под боком американских войск.

После того как предупреждение Китая о его выступлении на стороне Северной Кореи в случае пересечения 38-й параллели не южнокорейскими частями было проигнорировано, его непосредственное участие в войне стало неизбежным.

При подготовке китайского наступления в условиях, когда истребители-бомбардировщики сил ООН носились над территорией Кореи как над полигоном и разносили в пыль любую подвернувшуюся наземную цель, необходимо было решить жизненно важный вопрос о прикрытии наступления с воздуха. «Противовоздушный зонтик» прежде всего предстояло поставить над мостами через Ялуцзян и основными линиями коммуникаций Северной Кореи — именно по ним предстояла переброска войск Китая, а в дальнейшем и снабжение их всем необходимым в ходе боев. Кроме того, вступление КНР в войну могло повлечь за собой удары американских ВВС по наиболее важным объектам Северо-Восточного Китая, для прикрытия которых также требовалась истребительная авиация.

Авиачасти, предназначенные для борьбы с Дальневосточными ВВС США — противником более чем серьез-

ным, — должны были отвечать двум важнейшим требованиям. Во-первых, они должны были иметь на вооружении самую современную реактивную технику, не уступающую по своим летно-техническим характеристикам любому из самолетов Объединенных Наций в Корее. И во-вторых, их летчики должны были быть как минимум равны американским пилотам и в умении, и в желании бороться за господство в воздухе.

Остатки ВВС северокорейцев ни одному из этих требований не отвечали. Тяжелые потери надолго вывели их из игры. На восполнение потерь, соответствующую подготовку летного состава и переучивание его на новую технику требовалось много сил и, самое главное, времени. Времени, которого не было.

Военно-воздушные силы Народно-Освободительной Армии Китая (НОАК), не просуществовавшие к тому времени и года, также не были в состоянии противостоять американской авиации. В соответствии с Договором о дружбе и взаимопомощи от 13 февраля 1950 года, помощь в формировании и переучивании на современную технику китайским ВВС оказывали авиачасти и авиасоединения Советского Союза. Последние были вооружены наиболее совершенными на то время истребителями советских ВВС МиГ-15 и укомплектованы сильными, опытными пилотами. Именно они оказались единственной силой, отвечающей требованиям по борьбе с американской авиацией на Корейском театре военных действий. Поэтому решение использовать в Корее авиаполки ВВС СССР было логичным и, по-видимому, единственно возможным.

* * *

В течение первых четырех месяцев войны помощь СССР воюющей Северной Корее заключалась в основном в поставках вооружения, боеприпасов, горючего и т. п., иными словами, в оказании военной материально-технической поддержки. Кроме того, в составе КНА находилось большое число советских инструкторов и военных советников, не участвовавших в боевых действиях непосредственно. До прямого же использования в корейском конфликте Воору-

женных Сил СССР дело не доходило. Однако полыхающая у границ Советского Союза война давала о себе знать. 4 сентября 1950 г. советский А-20G, поднявшийся в воздух с Порт-Артурской ВМБ, был атакован и сбит 11 американскими истребителями. Горящий «Бостон» упал в море в районе острова Хайон-дао, лежащего более чем в 180 километрах к западу от Корейского полуострова. 8 октября удар был нанесен и непосредственно по территории Советского Союза, когда в ясную погоду, исключавшую возможность навигационной ошибки, пара «Шутинг Старов» атаковала под Владивостоком аэродром Сухая Речка и уничтожила на стоянках несколько «Кингкобр». Инцидент вряд ли был случайностью. Официально американское командование приняло строгие меры — пилотов F-80 отдали под трибунал, а их командир был снят со своей должности. Казалось бы, формальности были соблюдены, но... суд признал обоих летчиков невиновными, а «уволенный» командир стал директором Отдела боевого планирования 5-й воздушной армии! Годы спустя среди американских пилотов бытовало убеждение, что эта целенаправленная демонстрация военной силы удержала Советский Союз от прямого участия в войне. Современные американские исследователи оценивают этот случай прямо противоположно: *«...Эта ошибка лишь разъярила Россию и оказала огромное влияние на ее решение об отправке в Маньчжурию авиационного корпуса противовоздушной обороны с двумя дивизиями МиГ-15»*. В действительности же удар по аэродрому никак не повлиял на Советский Союз ни в решении воздержаться от открытого участия в войне, ни в решении негласно поддерживать Северную Корею авиацией — на «самом верху» оба эти решения к тому времени уже были приняты.

С середины октября советские летчики начали прикрывать с воздуха переброску и сосредоточение войск КНА и НОАК на территории СССР и Китая в преддверии их наступления. До прямых столкновений с противником пока не доходило.

Одним из соединений, занимавшихся обучением китайских летчиков полетам на реактивной технике и одновременно обеспечивавших ПВО Северо-Восточного Китая, была 151-я (бывшая 5-я) Гвардейская истребительная авиа-

ционная Валдайская Краснознаменная ордена Кутузова дивизия. Это соединение отвечало самым строгим требованиям. Его летный состав начал осваивать реактивную технику еще летом 1947 года, летая сначала на Як-15, затем на МиГ-9 и, наконец, с октября 1949-го на МиГ-15. За годы Великой Отечественной войны летчики трех полков, входящих на октябрь 1950 г. в состав 151-й ГвИАД, сбили свыше тысячи самолетов противника. Дивизия, входившая в Московский округ ПВО и базировавшаяся в Калининской области на аэродромах Мигалово, Хотилово и Борки, в конце июля 1950 года была направлена в правительственную командировку. 1 августа эшелоны с личным составом и техникой пересекли границу Маньчжурии. Местом базирования 151-й ГвИАД были определены аэродромы Мукденского аэроузла Аньшань и Ляоян. Собрав самолеты, три полка дивизии — 28-й Гвардейский истребительный авиационный Ленинградский ордена Кутузова III степени полк, 72-й Гвардейский истребительный авиационный Полоцкий ордена Суворова III степени полк и 139-й Гвардейский истребительный авиационный Смоленский Краснознаменный ордена Кутузова III ст. полк — приступили к выполнению поставленных задач.

С первых же дней правительственной командировки летчики дивизии были уверены, что рано или поздно им придется схватиться с американскими пилотами, — когда дивизия направлялась в Китай, в Корею уже месяц вовсю полыхала война. Хотя цели и задачи, поставленные перед 151-й ИАД, вовсе не предполагали ее участия в боевых действиях, размещение полков на ближайших к корейской границе аэродромах давало богатую пищу для размышлений и предположений. Также настораживало и событие, произошедшее во второй половине октября. Из личного состава, выделенного частями 151-й дивизии, был сформирован 67-й истребительный авиаполк, который вместе со 139-м Гвардейским образовал новую 28-ю ИАД. Возглавил это соединение один из известнейших советских асов, дважды Герой Советского Союза А. В. Алелюхин. Кроме того, полки дивизий перешли на штат 15/39, в соответствии с которым количество эскадрилий в полку уменьшилось с четырех до трех, количество боевых самолетов — до 30. Если учесть, что в ВВС СССР на облегченные штаты переходили только в военное время, то

пилотам 28 и 151-й дивизий следовало ожидать самых серьезных событий. Однако никаких распоряжений, боевых приказов или разъяснений, изменявших или уточнявших задачи и цели пребывания наших частей в Северо-Восточном Китае, не последовало.

Конец предположениям, сомнениям и спорам положил ноябрь 1950 года, когда около 13.30 на стоянке 1-й АЭ 72-го ГвИАП раздался телефонный звонок. Поступил приказ: выделить в готовность № 1 шестерку МиГ-15. За несколько минут тягачи отбуксировали МиГи в «карман ожидания», летчики — командир 1-й АЭ Герой Советского Союза майор Стройков, старшие лейтенанты Гуц и Казначеев, лейтенанты Монахов, Чиж и Санин — заняли свои места в кабинах истребителей. Через 20 минут раздался резкий хлопок, и над КП полка рванулась вверх сигнальная ракета. Аэродромный шум утонул в пронзительном, надрывном свисте самолетных стартеров, переходящих в плотный, вдавливающий в землю рев набирающих обороты реактивных двигателей. Менее чем через две минуты взлетевшие самолеты дежурного звена растаяли в голубоватой дымке на горизонте. Группа майора Стройкова начала первый боевой вылет советских летчиков в Корейской войне.

В первый же день полки 151-й дивизии совершили три вылета в Корею, летчики провели два боя и получили на свои счета по одному сбитому «Мустангу» и «Шутинг Стару». Вскоре прилегающие к Ялуцзяну районы получили у пилотов ООН название «Аллеи МиГов»...

Первые встречи на «Аллее»

Повторяющиеся с июля просьбы командира 5-й ВА ДВ ВВС генерала Эрла Патриджа (Earl E. Partridge) разрешить своим пилотам преследование самолетов противника над Маньчжурией и их уничтожение на аэродромах за Ялуцзяном встречали столь же регулярные отказы Вашингтона. Однако мощное сопротивление вступивших в войну китайских частей в конце октября подвигнуло генерала Макартура к идее бомбардировок в тылу противника вблизи китайской границы. Генерал Стрэйтмейер разрешил истребителям-бомбардировщикам атаковать цели по всей территории Се-

верной Кореи вплоть до Ялуцзяна. Одновременно генерал О'Доннелл поставил перед своими «Суперфортрессами» новые задачи. На сей раз видимость ведения «гуманной войны» с точным бомбометанием по военным объектам и нежеланием потерь среди мирного населения была отброшена. Целями В-29 стали города Северной Кореи, О'Доннелл приказал своим пилотам забросать их зажигательными бомбами из конца в конец. 1 ноября В-29 нанесли удар по Нанаму, Чхонджину, Канге, затем последовали налеты на Сончхон, Пукчен, Манси и Чанджин. Более других пострадал Хверен, бомбардир О'Доннелла вывалили на город 32 000 «зажигалок». 5 ноября Макартур дал приказ на начало двухнедельной операции по нанесению максимального урона противнику силами авиации. Этим приказом он ратифицировал директивы Стрэйтмейера и О'Доннелла и, несмотря на запреты Вашингтона, фактически развязал руки Бомбардировочному командованию, 5-й воздушной армии, 77-му оперативному соединению флота и авиации морской пехоты США в беспрецедентной неограниченной бомбардировке всей территории Северной Кореи. В перечень целей попали все объекты, которые хоть как-то могли использоваться противником. Приоритетной целью стал километровой длины мост через Ялуцзян, соединяющий Аньдун с Синьдзю, по которому проходила массовая переброска военных частей из Китая в Корею.

В середине дня 5 ноября в соответствии с планом двухнедельных бомбардировок «Суперфортрессы» 19-й группы сбросили 170 тонн бомб на Канге, уничтожив более половины городских строений. Сообщение об этом налете дошло до Вашингтона вечером вместе с копией приказа Макарура. Известие вызвало бурю в правительстве. Особое беспокойство вызвало решение бомбить мосты через Ялуцзян. Ближе к полуночи по личному указанию президента Трумэна Комитет начальников штабов приказал Макаруру забыть о любых действиях авиации ООН ближе чем в пяти милях от корейско-китайской границы. Макарур немедленно ответил телеграммой, что не может выполнить этот приказ, поскольку все снабжение китайских войск на фронте идет через мосты. Сквозившая в тоне телеграммы невиданная ранее обеспокоенность 6 ноября склонила КНШ к

утверждению распоряжений Макартура. Комитет приказал, чтобы удары по мостам проводились без нарушения воздушного пространства Китая. Кроме того, КНШ категорически запретил какие-либо действия на востоке Корейского полуострова вблизи границы с СССР, независимо от того, какие бы многообещающие цели там ни находились.

Первый вылет по вновь утвержденному плану был назначен на 7 ноября против Синьйджу. В ударе по городу должны были участвовать 70 «Суперфортрессов». С рассветом экипажи заняли места в кабинах, но в последнюю минуту операция была отложена из-за неблагоприятных погодных условий. Вылет состоялся лишь на следующий день.

С утра «Мустанги» 8-й и «Шутинг Стары» 18 и 49-й авиагрупп обрушили шквал ракет на позиции зенитной артиллерии на южном берегу Ялуцзяна в районе Синьйджу, расчищая дорогу бомбардировщикам. Над ними на высоте 6 000 метров два звена F-80 51-й группы осуществляли прикрытие налета. Через полтора часа на 6-километровой высоте над Синьйджу появились 70 B-29, вываливших на город 580 тонн зажигательных бомб. После отхода главных сил еще девять «Суперфортрессов» прошли над городом и отбомбились по мосту через Ялуцзян. На этот раз «специалисты по мостам» — экипажи 19-й группы — промахнулись. 454-кг фугасные бомбы повредили подъездные пути к мосту, однако его конструкция не пострадала.

9 ноября задачу переложили на авиацию флота. В 10.00 «Скайрэйдеры» и «Корсары», прикрытые «Пантерами», обрушились на мост, а через 20 минут для контроля за результатами удара над Синьйджу появился RB-29...

* * *

Восьмой день боевой работы 28-й и 151-й ИАД в Корее — 8 ноября — начался в 9.41 вылетом двух звеньев МиГ-15 72-го ГвИАП. В течение последующего часа в небе над Синьйджу произошли стычки МиГов 72-го и 139-го Гвардейских полков с «Мустангами» и «Шутинг Старами», штурмующими позиции зенитчиков, в ходе которых один МиГ получил пулевую пробоину в ПТБ, на счета двух летчиков были записаны по «Мустангу». Однако череда утренних боев

оказалась лишь прелюдией к главному событию дня — массированному налету В-29 на Синьиджу и мост через Ялуцзян.

МиГи были подняты на перехват с опозданием. Как вспоминал ветеран 28-го и 72-го ГвИАП В.Г. Монахов, задержка была невелика, чуть более пяти минут, но она решила исход дела. МиГи находились еще в полусотне километров от Ялуцзяна, когда пилоты увидели впереди разрывы авиабомб. Достигнув, наконец, Синьиджу, истребители застали лишь последние уходящие бомбардировщики, преследовать которые было уже бессмысленно.

Трудно однозначно определить причину, по которой перехват не удался. Возможно, командование наших истребителей не ожидало массированного налета на объекты, расположенные в непосредственной близости от китайской границы. Вероятно, подобный вариант развития событий все же рассматривался — не мог не рассматриваться, линия фронта совсем рядом! — но когда предполагаемая угроза стала реальной, к ней оказались не готовы. На оценку обстановки, принятие решения и его согласование с вышестоящими инстанциями были затрачены лишние пять минут.

Другой причиной могло быть отсутствие необходимых сил в готовности № 1 для отражения столь массированного налета бомбардировщиков. Если просмотреть статистику боевых вылетов 28-й и 151-й дивизий в первые дни войны, то окажется, что редко поднимались на перехват более восьми МиГов одновременно. Двух звеньев, однако, явно недостаточно для встречи семи десятков «Суперфортрессов» с их 840 крупнокалиберными пулеметами. На перевод необходимого числа истребителей в готовность № 1 и их подъем и могли уйти те самые пять минут. Как бы то ни было, по той или иной причине, истребители опоздали.

На следующее утро над мостом появились самолеты американского флота, на отражение налета были подняты МиГи 28, 72 и 139-го Гвардейских полков. В 10.00, когда бой только завязался, радиолокатор Аньдунского вспомогательного пункта управления (ВПУ) засек большую, до сорока машин, группу «Суперфортрессов». Их курс совпадал с направлением полета на Аньдунский мост и Синьиджу. Через 8 минут после получения первого сообщения о бомбардировщиках на перехват ушла шестерка 72-го ГвИАП под ко-

мандованием майора Бордуна. По расчетам, наши истребители должны были подойти к Синьйджу одновременно с «крепостями», но бомбардировщики скоро легли на обратный курс. Возможной причиной тому стали сообщения об активных действиях МиГов, хотя не исключено, что Синьйджу и не был объектом их удара. Группа Бордуна продолжила полет на юг. В то же время радиотехническая станция (РТС) Аньдуна засекла новую цель. В 10.20 для контроля результатов удара моряков над Синьйджу появился стратегический разведчик RB-29, прикрытый двумя звеньями F-80.

Одновременно с северо-запада к Ялуцзяну подходили истребители 72-го Гвардейского полка. Со станции наведения им дали курс на разведчика. Кроме того, местоположение RB-29 разрывами снарядов помогала определить зенитная артиллерия. В 10.25 ведомый майора Бордуна старший лейтенант Дымченко заметил «Суперфортресс», идущий в юго-восточном направлении на высоте 4000 метров под прикрытием двух восьмерок «Шутинг Старов»...

Из «Обзора и анализа воздушных боев 151-й ИАД» (здесь и далее стиль документов сохранен. В документах используется пекинское время, в скобках мы даем его перевод в среднекорейское):

«...В 9.29 (10.29) майор БОРДУН дал команду: «Атакую самолеты противника парой, остальным прикрыть!» — и с набором высоты начал сближение с Б-29. При сближении с противником на дистанцию с 1000 м на 600 м стрелки бомбардировщика вели отсекающий огонь с нижних точек.

На высоте 3500 м был открыт огонь короткой очередью ведомым старшим лейтенантом ДЫМЧЕНКО на дистанции 1000—1200 м, а с дистанции 800—1000 м — ведущим майором БОРДУН. Первая длинная очередь — по хвостовому стрелку, вторая короткая очередь была перенесена на левую часть Б-29 по моторам на дистанции 600 м, третья очередь по той же части Б-29 с дистанции 400—350 м. В результате трех очередей наблюдались вспышки огня в районе левых моторов.

Вторую атаку сделал старший лейтенант ДЫМЧЕНКО с дистанции 600 м под ракурсом 0/4 и наблюдал в левой части самолета пламя, а Б-29 с резким снижением с левым креном уходил на корейскую территорию. (Здесь под ракурсом понимается соотношение видимой под углом длины объекта к его

реальной длине. Ракурс примерно совпадает с синусом угла между линией визирования (прицеливания) и осью фюзеляжа атакуемого самолета. Ракурс 1/4 примерно соответствует 14...15 градусам, 2/4 — 30 градусам и т. д. — *Авт.*).

При повторной очереди во время атаки старшего лейтенанта ДЫМЧЕНКО Б-29 огня не вел.

В конце атаки старшим лейтенантом ДЫМЧЕНКО была передана команда: «Слева выше атакуют истребители противника». Во время выхода из атаки вправо полупереворотом, истребители противника пытались атаковать ведущего группы, но с атакой запоздали, вследствие отрыва от бомбардировщика после зенитного огня, т.к. Б-29 перед атакой, находясь на высоте 4000 м, подошел под тонкую облачность, а сопровождающие истребители противника были отсечены огнем зенитной артиллерии и находились сзади слева за облачностью. Используя это, майор БОРДУН провел успешную атаку Б-29 и истребители противника не смогли своевременно отрезать группу майора БОРДУНА.

После атаки группа майора БОРДУНА вышла из боя и ушла на свою территорию. Преследования и навязывания боя со стороны противника не было».

По результатам боя майору Бордуну и старшему лейтенанту Дымченко была засчитана победа в паре. Из западных источников известно, что поврежденный ими RB-29 из 31-й стратегической разведывательной эскадрильи (СРАЭ) дотянул до Японии, но разбился при аварийной посадке на авиабазе Джосон. При этом погибли пять членов экипажа, а на счет хвостового стрелка штаб-сержанта Гарри Дж. Лэйвина (Harry J. Lavene) записали сбитый МиГ¹. После столь неудачного вылета командование ДВ ВВС запретило полеты RB-29 в «Аллею МиГов» и переложило задачи разведки и фотографирования на RF-80.

10 ноября в первом утреннем вылете истребители 151-й ИАД вновь встретились с «Суперфортрессами». Около половины десятого шесть МиГов майора Бордуна пытались атаковать пару В-29. В отличие от предыдущего дня, эскорт

¹ О пяти погибших сообщает, например, Роберт Футрелл (см. «The United States Air Force in Korea», стр. 228—229). В то же время база данных KORWALD, подтверждая потерю RB-29A № 44-61813, сообщает только о двух погибших членах экипажа.

бомбардировщиков действовал решительней и МиГи оказались под ударом двух звеньев «Шутинг Старов». Пилотам 72-го ГвИАП пришлось отказаться от атаки по В-29 и вступить в бой с F-80. Прорваться к «Суперфортрессам» не помог и подход несколькими минутами позже двух звеньев 28-го ГвИАП.

Полтора часами позже с бомбардировщиками встретились МиГи 28-й ИАД. В 11.26 по команде с КП дивизии вылетели два звена под командованием комэска майора Харьковского.

Спустя 20 минут Харьковский с группой был уже над Аньдуном на высоте 6500 метров. По команде с земли группа взяла курс 100 и снизилась до 5000 метров. Восточнее Синьйджу майор Харьковский заметил впереди и слева на удалении до 16 км 7 В-29, шедших в сомкнутом строю в колонне звеньев. «Суперфортрессы» прикрывали 4 истребителя, опознанных как F-47.

«...Заметив наших истребителей, бомбардировщики противника стали разворачиваться влево на свою территорию. Майор ХАРЬКОВСКИЙ решил в боевом порядке АЭ, состоящем из ударной и прикрывающей групп (прикрывающая группа с превышением 500 м, звенья в правом пеленге пар), левым разворотом вывести группу для атаки бомбардировщиков противника.

Майор ХАРЬКОВСКИЙ во главе ударной группы в паре с лейтенантом АКИМОВЫМ с дистанции 600—400 м сзади снизу, слева и справа под ракурсом 1/4 — 2/4 атаковали двух правых ведомых В-29. С первой прицельной очереди В-29, атакованный майором ХАРЬКОВСКИМ, начал отставать от своей группы. Майор ХАРЬКОВСКИЙ повторил атаку снизу справа, в результате В-29 загорелся и горящий ушел вниз и упал в районе северо-восточнее 25 км г. АНЬДУН, что подтверждается ВПУ АНЬДУН, экипажами группы и пленкой ФКП.

Лейтенант АКИМОВ теми же маневрами под ракурсом 1/4 — 2/4 с дистанции 600 м открыл огонь по В-29 и заметил, что трасса прошла по хвосту и сзади бомбардировщика, прекратил огонь, подвернул машину и под теми же ракурсами с дистанции 400—300 м снова открыл огонь. Снаряды легли по центру В-29. Перед выходом из атаки Акимов заметил, что с В-29 посыпались куски обшивки. На дистанции 50 м он вышел

из атаки горкой вверх и с левым разворотом пристроился к майору ХАРЬКОВСКОМУ.

Начиная повторную атаку, лейтенант АКИМОВ увидел, как у атакованного майором ХАРЬКОВСКИМ Б-29 горела левая плоскость. Выйдя из второй атаки, лейтенант АКИМОВ увидел, как атакованный им бомбардировщик дымящий ушел со снижением.

Самолет Б-29 лейтенантом АКИМОВЫМ сбит, что подтверждается командиром прикрывающей группы старшим лейтенантом ЖДАНОВИЧ, майором ХАРЬКОВСКИМ и пленкой ФКП (фотокинопулемета. — Авт.).

В начале первой атаки стрелки Б-29 вели сосредоточенный огонь по майору ХАРЬКОВСКОМУ и лейтенанту АКИМОВУ, но в результате первой атаки боевой порядок противника был нарушен, нарушилась и система огня бомбардировщиков. При повторной атаке стрелки огня не вели.

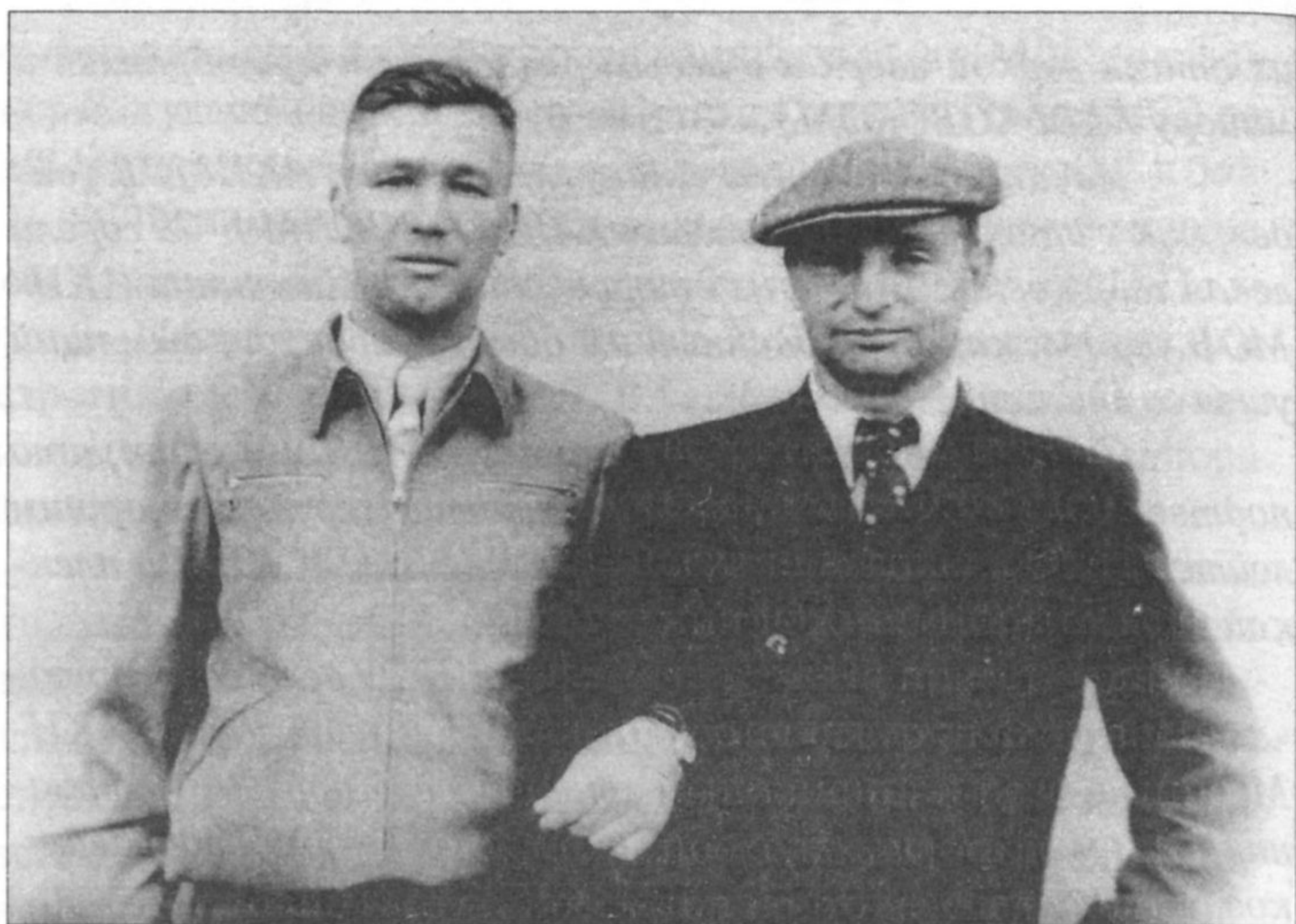
По оставшимся пяти бомбардировщикам группа старшего лейтенанта ЖДАНОВИЧА произвела атаку сверху сзади с большой дистанции, после чего два Б-29 отошли от своей группы и ушли вниз под облака, а три Б-29 на высоте 4000 м ушли на свою территорию. Падение атакованного бомбардировщика противника летчики не наблюдали из-за плохой видимости и большой дистанции. Дальнейшее преследование противника прекратили, чтобы не пересечь линию фронта.

Во время атак майора ХАРЬКОВСКОГО и лейтенанта АКИМОВА ведущему второй пары ударной группы старшему лейтенанту КАПРАНОВУ пытались зайти в хвост четыре Ф-47. Лейтенант КАКУРИН отбил атаку противника, после чего Ф-47, не приняв боя, ушли на свою территорию.

В 10.53 (11.53), закончив бой, майор ХАРЬКОВСКИЙ собрал группу и по команде с ВПУ АНЬДУН вернулся на свой аэродром».

Следует заметить, что тип сопровождавших В-29 истребителей указан в документе неверно — «Тандерболты» в Корейской войне не участвовали. На счета Харьковского и Акимова были записаны по одной победе над В-29. Американцы признали потерю одного бомбардировщика из недавно прибывшей 307 группы.

12 ноября для отражения налета на железнодорожный мост и Синыйджу вылетели 32 истребителя 151 и 28-й



Заместитель командира 28-го ГвИАП Борис Мухин (12 личных и 3 групповых победы во Второй мировой войне, 1 победа в Корее) и командир звена 28-го ГвИАП Сергей Коробов (16 побед во Второй мировой войне, 1 победа в Корее), 1951 г.

ИАД. Для шести пилотов 28-го ГвИАП из эскадрильи капитана Коробова боевой вылет закончился, едва успев начаться: после взлета на их МиГах не убрались шасси. Пятерым летчикам пришлось садиться в Ляояне, одному — в Аньшане. В результате из восьми истребителей эскадрильи в район боевых действий вышла только ведущая пара.

Встретив в 20 километрах южнее Аньдуна девять В-29, прикрытых шестью F-80, капитан Коробов и его ведомый атаковали бомбардировщиков. Летчики успели сделать лишь одну атаку, после чего сами были атакованы подоспевшими «Шутинг Старами» эскорта. Вступив в бой с трехкратно превосходящим по численности противником, пилотам 28-го ГвИАП пришлось отказаться от повторной атаки «Суперфортрессов» и, уворачиваясь от атак «восемидесятых», отходить в сторону Аньдуна.

Капитан Коробов с ведомым были единственными летчиками, которым в тот день удалось прорваться к бомбардировщикам. Остальные оказались связаны боем с эскортом

и группой штурмовиков, наносившей удар по мосту. Хотя пилотам МиГов победы над В-29 по итогам за день засчитаны не были, западные источники сообщают, что 12 ноября поврежденный МиГами В-29 98-й группы едва дотянул до Кимпхо, где совершил аварийную посадку.

На следующий день американские бомбардировщики применили новую тактику. В течение двух часов радиолокационная станция (РЛС) обнаружила три группы В-29 — всего до 40 машин, — идущих на Синьиджу. Две первые группы за 60 километров до корейско-китайской границы повернули на юго-восток, и лишь третья вышла на цель. По замыслу американцев, такой тактический прием должен был свести к минимуму вероятность встречи с МиГами, затруднив определение группы, которая действительно нанесет удар. Прием в полной мере удался. В 9.56 девять «Суперфортresses» третьей группы с высоты 3 000 метров с ходу опорожнили бомбоотсеки над городом, был поврежден и мост. Вылетевшая на отражение налета восьмерка МиГов 72-го ГвИАП обнаружила В-29 уже над целью, но из-за активного противодействия истребителей сопровождения и недостатка времени перехватить бомбардировщики не смогла.

14 ноября хитрость, примененная повторно, перестала быть хитростью. Наше командование приняло самое простое в данной ситуации решение: поднимать истребители на любую крупную цель. В 10.47 на перехват 12 «крепостей» вылетело столько же МиГов 72-го полка. И хотя к Ялуцзяну подошли только 7 истребителей — пятерым пилотам пришлось вернуться из-за неуборки шасси, — появление МиГов заставило противника отказаться от удара и повернуть назад. В 11.56 на удалении 110 километров Аньдунский ВПУ вновь обнаружил до полусотни прикрытых истребителями В-29, держащих курс к корейско-китайской границе. В полдень в 30 километрах севернее Синьиджу их встретили 14 истребителей 28-й ИАД под командованием майора Харьковского.

«...Группа майора ХАРЬКОВСКОГО, ... на высоте 6000 м ... впереди, справа на дистанции 10—15 км встретила до 30—40 В-29 на встречных курсах и высоте 7 000 м в колонне звеньев (по 4—5 самолетов), эшелонированно в глубину, под прикрытием до 20 Ф-80.

Обнаружив противника, наши истребители двумя группами (ударная — ведущий майор ХАРЬКОВСКИЙ, прикрывающая — старший лейтенант ЖДАНОВИЧ, с превышением над ударной 200 м) правым разворотом набрали высоту и заняли исходное положение для атаки бомбардировщиков. На подходе к г. СИНГИСЮ майор ХАРЬКОВСКИЙ своим звеном произвел первую атаку по двум группам Б-29 справа, снизу под ракурсами 2/4—3/4.

Сам ХАРЬКОВСКИЙ с ведомым лейтенантом АКИМОВЫМ открыл огонь с дистанции 600—800 м по ведущему группы и левому ведомому Б-29. В результате атаки Б-29, атакованный майором ХАРЬКОВСКИМ, загорелся. Лейтенант АКИМОВ видел, как Б-29 горящий упал вниз.

Вторая группа звена майора ХАРЬКОВСКОГО: пара КАПРАНОВ — КАКУРИН, атаковали следующую группу Б-29. Результатов атаки не наблюдали. Майор ХАРЬКОВСКИЙ и лейтенант АКИМОВ из первой атаки вышли влево вниз и атаковали другую группу Б-29, предварительно набрав высоту 7000 м, сзади с дистанции 300—200 м под ракурсом 3/4. ХАРЬКОВСКИЙ стрелял по ведущему группы, АКИМОВ — по левому крайнему Б-29. Выйдя из атаки, наблюдали, как ведущий Б-29 дымящий стал разворачиваться влево. Старший лейтенант КАПРАНОВ и лейтенант КАКУРИН, выйдя из первой атаки разворотом на 180 градусов, заняли исходное положение и справа сзади атаковали следующую группу Б-29. Результатов не наблюдали. Левым разворотом вышли из атаки и ушли на сборный пункт.

Майор ХАРЬКОВСКИЙ и лейтенант АКИМОВ, выйдя из второй атаки вниз, левым боевым разворотом заняли исходное положение и с дистанции 600—400 м справа снизу сзади под ракурсом 3/4 атаковали третью группу Б-29. Результаты не наблюдали. При занятии исходного положения для четвертой атаки, в хвост майору ХАРЬКОВСКОМУ стал заходить 1 Ф-80. Заметив это, майор ХАРЬКОВСКИЙ сделал переворот и, уйдя на солнце, вышел из-под атаки. Левым боевым разворотом набрал высоту и со стороны солнца справа, сзади, сверху с дистанции 400—800 м под ракурсом 2/4 атаковал четвертую группу Б-29. В результате левый крайний Б-29 загорелся и ушел влево с резким снижением. Лейтенант АКИМОВ, идя за майором ХАРЬКОВСКИМ, видел, как этот Б-29 горящим упал вниз.

В конце четвертой атаки лейтенант АКИМОВ раньше майора ХАРЬКОВСКОГО развернулся влево и ушел на сборный пункт.

Ф-80, заходивший в хвост майору ХАРЬКОВСКОМУ, был сбит ведущим второй группы капитаном СОКОЛОВЫМ. Звено старшего лейтенанта ЖДАНОВИЧА в ходе всего боя обеспечивало атаки группы ХАРЬКОВСКОГО прикрытием сверху.

Майор ХАРЬКОВСКИЙ вышел из последней атаки левым боевым разворотом и подал команду «сбор». Собрал группу и по команде с ВПУ вернулся на аэродром.

Воздушный бой осуществлялся во взаимодействии с шестью истребителями части полевая почта 74454 (67-й ИАП. — Авт.) под командованием командира АЭ капитана СОКОЛОВА. Летчики группы майора ХАРЬКОВСКОГО видели как Ф-80, атакованный капитаном СОКОЛОВЫМ, загорелся и беспорядочно шел вниз.

Майором ХАРЬКОВСКИМ лично сбито 3 Б-29, что подтверждается ФКП и экипажами группы.

Б-29 действовали на дистанции 2 км между звеньями, чередуя «ромб» и «клин» звеньев».

Группа 67-го ИАП также атаковала В-29, в ходе атаки капитан Н. Подгорный наткнулся на оборонительный огонь стрелков. Очередь пришлась в носовой отсек оборудования МиГа перед козырьком фонаря, и одна пуля пробила находящийся под давлением кислородный баллон. В результате тот взорвался, сорвав крышку отсека. Подгорный был вынужден выйти из боя и уйти на свой аэродром, на его счет был записан сбитый Б-29. Бомбардировщикам удалось прорваться к мосту, но прицельного бомбометания не получилось.

Г.И. Харьковский в письме, адресованном И. Сеидову, писал, что в ноябре 1950 года он сбил лишь 2 В-29, и один из них — 14 ноября. Таким образом, вопреки архивам в том бою имели место только две результативные атаки, проведенные майором Харьковским и капитаном Подгорным.

По американским данным, 14 ноября два В-29 307 группы в районе Синьйджу получили тяжелые повреждения и совершили вынужденную посадку в Кимпхо. При этом один из них въехал в стоявший истребитель и был списан. На счет стрелка 371-й бомбардировочной эскадрильи штаб-сержанта Ричарда Фишера (Richard W. Fisher) был записан один МиГ-15.

Это была последняя в ноябре 1950 года встреча МиГов и «Суперфортрессов». 16 ноября на перехват бомбардировщиков вылетели 38 МиГов 28-й и 151-й ИАД, однако при подходе наших истребителей к району Аньдуна противник ушел на юго-восток. Затем в течение недели вылетов из-за плохой погоды не было.

Последний боевой вылет 28-й ИАД 26 ноября прошел без встреч с В-29. Архивные документы сообщают, что узнав о появлении МиГов, бомбардировщики не рискнули подойти к Синьдзю ближе 50 километров. По данным противоположной стороны, 25 и 26 ноября бомбардировщики 19 и 307-й групп разрушили два моста через Ялуцзян в окрестностях городов Манпхо и Чхонсонджин.

* * *

В ноябре 28-я, 151-я и 50-я дивизии были сведены в 64-й истребительный авиакорпус. 50-я ИАД вступила в войну последней, ее пилоты совершили первый боевой вылет 30 ноября.

На следующий день в 13.09 с аэродрома Аньшань поднялись 6 МиГ-15 29-го ГвИАП 50-й ИАД. Целью вылета, возглавляемого гвардии старшим лейтенантом Орловым, был перехват В-29 в районе Аньдуна. В 13.24 наши истребители вышли к цели на высоте 7 000 метров в боевом порядке «фронт» и через минуту получили с ВПУ команду: «Курс 120 градусов, высота 5000 метром, время 5 минут». На этом курсе группа Орлова противника не встретила и вернулась в район Аньдуна. В 13.30 с ВПУ было дано новое направление на бомбардировщики: «Курс 70 градусов, высота 5000 метров». На четвертой минуте полета по новому курсу на удалении трех километров Орлов увидел 3 В-29, идущих «клином», без всякого истребительного сопровождения. Правым разворотом МиГи заняли положение для атаки.

Из «Воздушных боев» 50-й ИАД:

«В 12.35 (13.35) была произведена первая атака в строю правый «пеленг» на одной высоте с противником под ракурсами 2/4—3/4. Стрельба велась средними очередями по ведущему и правому ведомому В-29. <...>

...Пара старшего лейтенанта ОРЛОВА (ведомый старший лейтенант Володкин. — Авт.) вышла из атаки разворотом влево на 90 градусов с набором высоты 1000 м над противником, пара капитана БОГАТЫРЕВА (ведущий капитан И. Богатырев, ведомый старший лейтенант Г. И. Гребенкин. — Авт.) правым виражом со снижением. Пара старшего лейтенанта ОРЛОВА, сделав разворот вправо на 150 градусов с пикирования и последующего вывода на уровне самолетов противника, сделала вторую атаку под ракурсом 2/4 короткими очередями с дистанции 1000—600 м по ведущему Б-29.

Во время атаки Б-29 беспорядочно бросали бомбы. Пара капитана БОГАТЫРЕВА, сделав правый вираж, атаковала снизу под ракурсом 1/4—0/4 средними очередями с дистанции 1200—400 м. В этой атаке старшему лейтенанту ГРЕБЕНКИНУ пробили фонарь кабины, левую половину стабилизатора и правую плоскость. Огонь вел верхний стрелок с правого ведомого Б-29. Старший лейтенант ГРЕБЕНКИН вышел из атаки правым боевым разворотом и пошел на аэродром.

Последующие две атаки трех наших истребителей — аналогично первым.

Прикрывающая пара (старшие лейтенанты Дердиенко и Любимов) находилась выше на 1000 м.

После четвертой атаки пара старшего лейтенанта ОРЛОВА и капитана БОГАТЫРЕВА вышла из боя правым боевым разворотом и пошла на свой аэродром. Прикрывающая пара последовала за ними.

Б-29 шли плотным строем, при атаках снизу делали горку, давая возможность вести огонь верхним стрелкам.

Во время боя летчики наблюдали, что у ведущего задымил правый внутренний мотор, а у правого ведомого шел белый дым из внешнего левого мотора, что подтверждается ФКП старшего лейтенанта ГРЕБЕНКИНА.

В 13.15 (14.15) 6 МиГ-15 произвели посадку на аэр. АНЬШАНЬ».

Кадры пленки фотокинопулемета старшего лейтенанта Гребенкина подтвердили наблюдения пилотов, сообщивших, что в результате их атак задымили два бомбардировщика. На снимках были видны шлейфы дыма, тянущиеся за правым внутренним двигателем ведущего «Суперфор-

тресса» и за левым внешним двигателем его правого ведомого. На основании данных фотоконтроля и наблюдений летчиков старшим лейтенантам Орлову и Гребенкину засчитали по одному сбитому В-29.

В действительности, вероятно, все три В-29 вернулись на базу. Падения самолетов не наблюдали ни летчики, ни наземные наблюдатели. Кадры фотопленки, приложенные к описанию боя, показывали панорамный вид всей группы В-29, т. е. реальные дистанции стрельб были значительно больше приведенных в описании. В самом описании прямых указаний на то, что самолеты были сбиты, нет. Да и сами летчики, как отмечено в дивизионном «Журнале боевых действий», доложили лишь о повреждении пары «Суперфортрессов». Американские исследователи о потерях 1 декабря не сообщают.

Ошибка определения дальности в первых встречах с В-29 была очень распространенной. Мы позволим себе отступить от изложения в хронологическом порядке и приведем слова заместителя командира 18-го ГвИАП 303-й ИАД Александра Павловича Сморгча. Летчики его дивизии впервые встретились с «Суперфортрессами» шестью месяцами позже описываемых сейчас событий, однако ошибки остались теми же.

«В Корее боевыми дистанциями стрельб были 200—400 метров по истребителям и 400—800 метров по бомбардировщикам. Дешифрируют, скажем, пленку. Дистанция 300 метров — ага, подходит. Но еще надо и ракурс проверить...

Был у меня такой печальный случай с одним летчиком:

— О! Я «крепость» сбил!

— Ну, — говорю, — давай пленку.

Вставляю в проекционный прибор, спрашиваю:

— Какая дистанция?

— Пять сто.

— Слушай, ... иди ты со своим бомбардировщиком, он уже дома сидит и чай пьет! Пять сто!..

Ну действительно, размах 43 метра, а он привык к истребителям. Кажется, что уже близко, а это — пять километров. И он промолчал.

Потом, чтобы привыкнуть к размерам В-29, сделали макет самолета в натуральную величину. Так, грубо — деревянный каркас обтянули перкалью на клею. И для тренажа

прицел поставили, смотрели, как он с разных дистанций проецируется».

Но вернемся в декабрь 1950-го. 6 декабря немногим позже часа пополудни МиГи 29-го ГвИАП вновь провели бой с В-29, по итогам которого на счета трех пилотов были записаны победы. Из вылета не вернулся лейтенант Н. Н. Сериков — предположительно, был сбит оборонительным огнем с В-29. Безвозвратных потерь бомбардировщиков в тот день американская сторона не признала. Однако в базе данных KORWALD есть сведения о том, что один В-29 получил серьезные повреждения и вынужденно совершил посадку в Кимпхо, где при осмотре повреждений в крыле был найден неразорвавшийся снаряд.

Удары по мостам

15 декабря Дальневосточные ВВС США объявили о начале новой кампании по изоляции района боевых действий. Это была первая операция с заранее составленным планом, до этого вылеты производились по потребностям наземных войск. В тылу наступающих армий КНА и КНД были отобраны 172 объекта, выведение которых из строя могло значительно сократить поток грузов с севера. Целями стали 45 железнодорожных и 12 шоссейных мостов, 39 сортировочных станций, 13 тоннелей и 63 базы снабжения. Важная роль в кампании отводилась Бомбардировочному командованию.

В течение немногим более недели бомбардировщики совершили около полусотни вылетов, в которых сбросили 345 тонн бомб на базы снабжения и скопления войск в городах Северной Кореи. 21 и 22 декабря В-29 нанесли удары по четырем мостам севернее 37-й параллели, а на следующий день самолеты всех трех групп отбомбились по Пхеньяну. С этого дня и до конца года все силы БАК были брошены на уничтожение городов. 25 декабря состоялся массированный налет на Саривон, а в последний день года 69 «Суперфортессов» вновь высыпали на Пхеньян зажигательные бомбы. Огненные рейды на северокорейскую столицу продолжились 3 и 5 января, когда по городу нанесли удар 63 и 60 В-29 соответственно. В результате в городе выгорели дотла до 35%

жилых застроек. Аналитики ДВ ВВС сделали вывод о том, что от полного исчезновения в огне Пхеньян спас только толстый слой снега, лежавший на крышах зданий.

В январе 1951 года большая часть вылетов В-29 расходовалась на удары на поле боя. Огромные В-29, выполняя задачи тактических истребителей-бомбардировщиков, практически не имели ресурсов для вылетов в тыловые районы противника. В результате кампания по изоляции не стала столь эффективной, как могла бы быть. С другой стороны, над линией фронта «крепости» были недосыгаемы для МиГов. Единственная в январе встреча МиГ-15 и В-29 состоялась 10-го числа.

В тот день «... В 11.35 (12.35) на цель ... до 8 истреб. пр-ка была поднята АЭ Михайлова в составе 10 МиГ-15 и направлена на $H=5000$ м в р-н Ансю, где АЭ Михайлова впереди 10—12 км, слева внизу на $H=3500$ м был обнаружен 1 В-29, который шел с курсом на СВ. В-29 был атакован сверху-сзади под ракурсом 1/4—2/4 последовательно парами и одиночно всей эскадрильей. После нескольких атак л-ки наблюдали шлейф черного дыма справа в стыке крыла с фюзеляжем, после чего экипаж В-29 прекратил вести огонь по нашим истребителям и со снижением, раскачиваясь с крыла на крыло, ушел под облачность. Дальнейшее преследование к-н Михайлов прекратил из-за недостатка горючего и по причине сплошной облачности».

В описании воздушного боя отмечалось, что летчики вели огонь с дистанций от 800 до 1200 метров, используя неподвижную сетку прицела, в то время как для надежного поражения противника необходимо было стрелять по подвижной сетке с дистанции, не превышающей 800—600 метров. Тем не менее на основании рапортов участников боя, пленок ФКП и данных ВПУ, сообщившего, что атакованный В-29 упал в 15 километрах северо-западнее Анджу, капитану Михайлову была засчитана победа над «Суперфортрессом».

Американская версия событий отличается от нашей и сообщает, что 10 января 15 МиГов пересекли Ялуцзян и атаковали одиночный В-29. Пилотам МиГов, однако, не хватило настойчивости, через минуту они прекратили атаки, бомбардировщик счастливо избежал повреждений и вернулся на базу.

К февралю линия фронта стабилизировалась, и В-29

переключились на выведение из строя коммуникации противника, в основном путем разрушения мостов.

После месячного перерыва, 14 февраля в 11.25 10 МиГ-15 28-го ГвИАП под командованием майора Овсянникова вновь поднялись на перехват В-29, прикрытых истребителями. В 11.34 с ВПУ Аньдуна поступило сообщение: «Впереди в 30 километрах бомбардировщики противника». Пара подполковника Колядина, действовавшая самостоятельно, направилась в указанном направлении и вскоре ведущий обнаружил 8 В-29. Первую атаку по одному бомбардировщику подполковник Колядин провел на встречно-пересекающихся курсах, открыв огонь с дистанции около 1200 метров, после чего резким набором высоты ушел в сторону солнца. В-29 вели организованный оборонительный огонь, а попав под обстрел, сбросили бомбы. На выходе из атаки Колядин был атакован звеном F-80, однако «Шутинг Стары» проиграли гонку на вертикалях. Он оторвался от них и вторично атаковал В-29, вновь открыв огонь с километровой дистанции. Довести до конца третью атаку не дали 8 F-80, вышедшие в хвост МиГам. Пара Колядина вышла из боя разворотом со снижением и взяла курс на базу. Во время второй атаки ведомый старший лейтенант Бушмелев видел, что на борту одного В-29 начался пожар. По данным фотоконтроля и подтверждениям с ВПУ, этот бомбардировщик был записан сбитым на счет подполковника Колядина. В западной литературе упоминаний о бое нами не встречено. Возможно, что все В-29 вернулись на свой аэродром, поскольку дальность ведения огня Колядиным была довольно велика, и обе его атаки производились на встречных курсах под угрозой со стороны истребителей прикрытия, что оставляло мало времени для аккуратного прицеливания.

В следующие дни В-29 несколько раз появлялись на экранах радара в Аньдуне, однако их встреча с МиГ-15 состоялась лишь через десять дней. 25 февраля группа из 4 В-29 без истребительного прикрытия была атакована двумя звеньями МиГ-15 28-го ГвИАП под командованием майора Овсянникова. После боя в «Журнале боевых действий 151-й ГвИАД ПВО» появилась запись о том, что летчики 28-го ГвИАП после трех атак сбили 2 В-29, что подтверждалось кадрами ФКП и наблюдениями офицера ВПУ полковника

Исаева. Летчики наблюдали попадания и по двум оставшимся самолетам, но те продолжили полет в южном направлении со снижением. Из-за недостатка топлива от их преследования отказались. МиГ-15 капитана Пронина получил пулевую пробоину правой плоскости и повреждение тяги элеронов. Позже *«гражданин КНДР Пак Кий Коль и командир САД ВВС Кореи подгенерал товарищ Ли»* сообщили, что четыре бомбардировщика упали в горах недалеко от города Кочхон, и на счет летчиков 28-й ГвИАД были записаны все четыре В-29. По данным американских исследователей, все «Суперфор-трессы» вернулись на базу, даже не получив повреждений.

★ ★ ★

К 10 февраля войска ООН смогли остановить продвижение китайских и северокорейских армий на юг и, перейдя в контрнаступление, выйти на рубеж реки Ханган, освободив аэродромы Сувон и Кимпхо. Лишь эти два аэродрома, лежащие ближе других к территории Северной Кореи, могли принять на свои полосы новейший истребитель F-86 «Сейбр», появившийся в Корее в середине декабря 1950 года. 4-я авиагруппа на F-86 совершила первый боевой вылет с Кимпхо 17 декабря, и в течение двух недель ее пилоты заявили об уничтожении восьми, вероятном уничтожении двух и повреждении семи МиГ-15 при потере одного «Сейбра». В дальнейшем из-за приближения линии фронта к Кимпхо группа ушла в Японию. С освобождением Кимпхо и Сеула появилась возможность вновь задействовать «Сейбры» над Ялуцзяном. Аэродромы, дважды захваченные, находились в непригодном для их эксплуатации состоянии, однако инженерные службы заявили, что Сувон может быть скоро восстановлен. 22 февраля генерал Патридж, вдохновленный этой новостью, перевел 334-ю эскадрилью 4-го авиакрыла из Японии на аэродром Тэгу, рассчитывая вскоре отправить ее на Сувон. Пока же, летая с Тэгу, «Сейбры» могли достигать лишь рубежа Пхеньяна.

Бомбардировочное командование, планируя в конце февраля свои дальнейшие действия, исходило из предположения, что в ближайшие дни все вылеты «Суперфор-трессов» к Ялуцзяну начнут обеспечиваться сопровождением «Сейб-

ров». К тому времени, как была утверждена новая программа по изоляции района боевых действий, стало очевидно, что прикрытия «Сейбрами» не будет — Сувон оказался слишком поврежден, надежды на восстановление Кимпхо в ближайшем будущем были и того призрачнее.

Тем не менее глава БАК ДВ ВВС бригадный генерал Джеймс Е. Бригз (James E. Briggs), сменивший на этом посту О'Доннелла 10 января, не отказался от программы изоляции, а задача сопровождения «Суперфортрессов» была возложена на пилотов F-80. Результаты первого же такого вылета 1 марта 1951 года оказались почти катастрофическими.

Тот бой стал одной из самых больших загадок в истории противостояния МиГов и В-29. По версии нашей стороны, события развивались так.

В 13.46 по сигналу с КП 28-го ГвИАП вылетели 8 МиГ-15 под командованием майора Овсянникова. На МиГе подполковника Никифорова после взлета не убралось шасси, и он с ведомым вернулся на аэродром. Через три минуты для наращивания усилий в небо поднялись 6 МиГов подполковника Колядина.

Истребители майора Овсянникова были наведены с ВПУ на 4 В-29. Летчики увидели противника в наборе высоты на 8-й минуте полета — четырехсамолетное звено В-29 шло с курсом 230 на высоте 6 000 метров. МиГи разошлись с В-29 левыми бортами и начали правый разворот с набором высоты. В это время ведомый Овсянникова передал: «Выше нас на солнце истребители». Овсянников начал набирать высоту и на некоторое время потерял бомбардировщики из виду, однако через одну-две минуты вновь обнаружил их в плотном строю «ромб», идущих курсом 140 градусов. Овсянников, дав команду ведущему третьей пары капитану Мотову прикрыть атаку, двумя парами слева сзади сверху атаковал головной В-29. Тот же бомбардировщик атаковал ведущий второй пары капитан Парфенов, его ведомый открыл огонь по замыкающему строю В-29.

Из первой атаки пара Овсянникова вышла отворотом вправо с последующим набором высоты, затем вышла в хвост бомбардировщикам и вновь атаковала. С дистанции 800—600 метров майор Овсянников открыл огонь по ведуще-

му, а его ведомый капитан Пронин по правому В-29. Их атаку продолжила пара Парфенова.

К этому моменту в район боя подошла группа подполковника Колядина. Командир был без ведомого старшего лейтенанта Бушмелева, который вернулся на базу из-за несброса одного ПТБ. Колядин передал Овсянникову: «Прикрой, атакую своей группой», — и справа сзади атаковал замыкающий В-29, открыв огонь с дистанции 800—600 метров. Вторая и третья пары его группы сделали по две атаки сзади сверху, открывая огонь с дистанции от 600 метров до километра.

Во время атак летчики наблюдали белый дым, тянувшийся за тремя «крепостями», и отметили, что, несмотря на непрерывную череду атак, В-29 сохранили свой строй и во время первых атак вели интенсивный оборонительный огонь. На счета подполковника Колядина и майора Овсянникова были записаны по одному сбитому В-29, которые, по словам командира отдельного авиаэскадрильи КНА младшего лейтенанта Ким Сек Те, упали в море в 15—20 километрах западнее города Сончхон. Все МиГи вернулись на базу.

Интересно, что первоначально в «Журнале боевых действий» появилась запись лишь о повреждении трех «Суперфортрессов».

Американские исследователи дают картину боя, во многом подтверждающую нашу. 1 марта целью бомбардировщиков был мост недалеко от Чонджу (по нашим документам, бой прошел в районе Сончхона, что лишь в нескольких километрах севернее Чонджу). В-29 98-й группы на маршруте к цели встретили неожиданно сильный встречный ветер. В результате они опоздали с прибытием в точку встречи с истребительным эскортом на добрую четверть часа. Сопровождавшие их 22 F-80 вынужденно покинули своих подопечных за несколько километров до цели, и «Суперфортрессы» вышли на цель одни. Отбомбившись, они развернулись на базу (указанные в донесении 28-го ГвИАП курсы 140 и 230 градусов — на юго-восток и юго-запад, — являлись стандартными курсами отхода В-29). В это время группа была атакована девятью МиГ-15 (из 11 поднятых МиГов одна пара постоянно оставалась в прикрытии и в атаках В-29 действительно не участвовала). До этого момента разногласий в двух версиях почти нет. Они появляются в результатах боя — по данным

американской стороны, *в налете участвовали 18 В-29, в бою получили серьезные повреждения 10 машин, причем три из них, не дотянув до Японии, вынужденно сели в Тэгу на юге Корейского полуострова и были списаны!* Об этом сообщает, например, авторитетнейший историк Роберт Ф.Футрелл, основываясь на таких заслуживающих доверия документах, как исторический формуляр БАК ДВ ВВС за февраль — июнь 1951 г., обзор разведслужбы ДВ ВВС № 26 за период с 25 февраля по 3 марта 1951 г. и исторический формуляр 98-й БАГ за март 1951 г. Эта разгромная цифра перекочевала в труды многих западных исследователей. На счет бортстрелка сержанта Уильяма Финнегана из 343-й эскадрильи был записан сбитый МиГ-15. В описываемый период уже летали МиГи ВВС Китая. Однако участие китайцев в том бою маловероятно, поскольку они либо не поднимались на цели совместно с советскими летчиками, либо, если поднимались, упоминались в наших боевых донесениях.

Трудно предположить, что летчики 28-го ГвИАП атаковали 4 В-29, не заметив остальные 14, тем более что, согласно американским исследователям, лишенные сопровождения бомбардировщики при появлении МиГов построились в *плотный* оборонительный боевой порядок. Поверить же в то, что наши летчики не заметили, как повредили бомбардировщиков в 2,5 раза больше заявленных, мы категорически не в состоянии! Разумных объяснений такому расхождению в оценке итогов боя, подтвержденных хоть сколько-нибудь вескими доводами, у нас нет. Мы лишь можем предположить, что по каким-то причинам Бомбардировочное командование в потери 1 марта включило потери более ранних боев, например, понесенные 25 февраля.

Если Дальневосточные ВВС не собирались мириться с подобными потерями, то они должны были немедленно активизировать борьбу за господство в воздухе над Ялуцзяном. Аэродром Сувон, все еще представлявший собой лишь изрытую бомбами ВПП среди моря грязи, решено было использовать как аэродром подскока. 6 марта F-86 334 эскадрильи, летая с Тэгу с промежуточной посадкой на Сувон, начали патрулировать «Аллею МиГов».

Условия работы пилотов «Сейбров» на Сувоне были ужасными. ВПП использовалась не только по своему прямо-

му назначению, но и как рулежная дорожка. Командир 4-й группы полковник Бенджамин С. Престон (Benjamin S. Preston) вспоминал: *«Мы садились по одному краю полосы, разворачивались и катили назад по другому ее краю, в то время, как самолеты продолжали садиться. Концы наших крыльев расходились в десятке футов»*. Пилотам приходилось выполнять посадку в колонне, подвергаясь риску попасть в спутный след впереди идущего. Более того, часть самолетов могла иметь боевые повреждения или сухие топливные баки и держалась в воздухе только на честном слове.

Лихорадочно работая, 10 марта инженерные службы ВВС США привели Сувон в приличное рабочее состояние, и 334-я эскадрилья перелетела на него для постоянного базирования. На Тэгу прибыла соседняя 336-я ИАЭ, откуда через Сувон отправляла патрули на «Аллею». Отныне «Сейбры» прикрывали В-29 до самого Ялуцзяна.

В то же время еще в декабре 1950 года для замены 151-й ГвИАД на аэродромы Дунфын и Аньшань прибыло одно из лучших истребительных соединений ВВС СССР — 324-я ИАД под командованием трижды Героя Советского Союза И. Н. Кожедуба в составе 176-го ГвИАП и 196-го ИАП. Почти три месяца летчики дивизии провели в интенсивных тренировках, а с 28 марта по 2 апреля перелетели на Аньдун, откуда немедленно начали боевые действия.

Между тем, оправившись от потрясения, 23 марта БАК вновь отправило свои бомбардировщики в «Аллею МиГов». 22 В-29 19 и 307-й групп нанесли удары по железнодорожным мостам вблизи Чонджу и Когынена. Поднявшиеся на перехват 12 МиГов 151-й ГвИАД, связали боем до двух десятков (по американским данным 45) «Сейбров», однако резервов для прорыва прикрытия и атаки бомбардировщиков уже не оставалось.

Важнейшей целью ВВС ООН оставались мосты у Аньдуна и переправы у Ыйджу. В конце марта бомбардировщики навещали эти цели регулярно. Интересно, что в западной литературе упоминаются удары В-29 по другим мостам, закончившиеся большим или меньшим успехом, но о вылетах против мостов у Аньдуна — ни слова. Вероятная причина будет понятна из описаний двух характерных боев.

29 марта «Суперфортрессы» под прикрытием F-80 и F-86 пытались нанести удар по Аньдунскому мосту. На их перехват вылетели 18 МиГов 28-го и 72-го полков. По подсчетам нашей стороны, в налете участвовали до 30 В-29 и до 70 истребителей. Но, несмотря на огромный численный перевес, к мосту смог прорваться лишь один бомбардировщик, который под огнем наших истребителей поспешно опорожнил бомболюки и укрылся в облаках. Ни одна бомба в мост не попала. Остальные «крепости», ожесточенно отстреливаясь и так и не сбросив бомбы, ушли на юго-восток. По данным фотоконтроля, звено майора Коробова из 28-го ГвИАП повредило один «Суперфортресс».

По американским данным, 29 марта В-29 № 45-21749 из 93-й эскадрильи 19-й группы упал в Восточно-Китайском море северо-западнее Окинавы. Поиск экипажа результатов не дал. Причиной катастрофы называется одновременный отказ двух двигателей, однако что послужило причиной столь согласованного отказа — не сообщается.

30 марта последовал налет «Суперфортрессов» 19-й, 98-й и 307-й групп. От каждой группы вылетели по 12 В-29, и, согласно западным авторам, их целями были мосты у Чхонсона, Манпхо и Намсани. Прикрытие района осуществляли 32 «Сейбра» 4-й авиагруппы, задачи непосредственного сопровождения решали «Шутинг Стары» 8-й и 49-й групп. Поднятые на перехват МиГи 151-й ГвИАД частью сил связали боем «Сейбров», частью атаковали В-29. Воздушное сражение над Ялуцзяном развернулось на 50-км участке от точки перехвата бомбардировщиков до нашего аэродрома. К Аньдунскому мосту «Суперфортрессы» не прорвались.

После боя по результатам дешифрования пленок ФКП были сделаны предположения о сбитии одного В-29 и одного F-86, однако позже они не подтвердились. Все МиГи вернулись на свой аэродром. Противоположная сторона признала серьезное повреждение одного «Суперфортресса» 19-й группы, который вместо возвращения на Окинаву был вынужден произвести посадку на Итадзуке и снять с борта раненых членов экипажа. На счета стрелков 28-й эскадрильи были записаны два сбитых МиГа. Отметим, что в западных источниках о попытке удара по мосту у Аньдуна 30 марта не упоминается, — возможно, из-за ее провала.



МиГ-15 № 111025, бортовой № 125, пилот старший лейтенант Гоголев (2 победы в Корее), 2-я АЭ 176-го ГвИАП 324-й ИАД, Аньдун, апрель 1951 г.

Затем на несколько дней низкая облачность над «Аллеей МиГов» отменила все вылеты В-29 в тот район.

Тем временем 2 апреля летчики 151-й ИАД выполнили свои последние боевые вылеты. Дивизия перешла во второй эшелон с базированием на Аньшане, а с Аньдуна начала работать 324-я ИАД.

Погода улучшилась лишь в конце первой недели апреля, и 7 апреля В-29 98 и 307-й групп в сопровождении 48 F-84 27 эскадрильи авиагруппы вылетели для бомбардировок железнодорожных мостов у Синьиджу и шоссе моста вблизи Ыйджу. Все цели находились на расстоянии прямой видимости от Аньдуна, где базировалась 324-я ИАД. В то утро пилоты Кожедуба впервые встретились с «крепостями».

Активные действия авиации над «Аллеей МиГов» начались с восьми утра — в 8.03 операторы РЛС обнаружили групповую цель, идентифицированную как бомбардировщик в сопровождении четверки истребителей. Через три минуты на перехват вылетела шестерка МиГов 176-го ГвИАП под командованием капитана Мурашева. Самолеты, собиравшиеся, вероятно, доразведать цели для «Суперфортрес-

сов», после подъема наших истребителей направились в сторону Пхеньяна.

На протяжении почти двух следующих часов РЛС фиксировали полеты истребителей, пока в 9.55 с ВПУ не сообщили, что к Аньдуну идут до 40 «крепостей», прикрытых 20 истребителями.

В 9.53 поднялись в небо 6 МиГ-15 176-го ГвИАП под командованием капитана Васько. Через шесть минут за ними ушли два звена капитана Мурашева, еще через минуту — 8 МиГов капитана Шеберстова. Для усиления этих групп в 10.06 были подняты 8 МиГ-15 196-го ИАП под командованием капитана Антипова, и в 10.18 6 истребителей того же полка под командованием старшего лейтенанта Бокача.

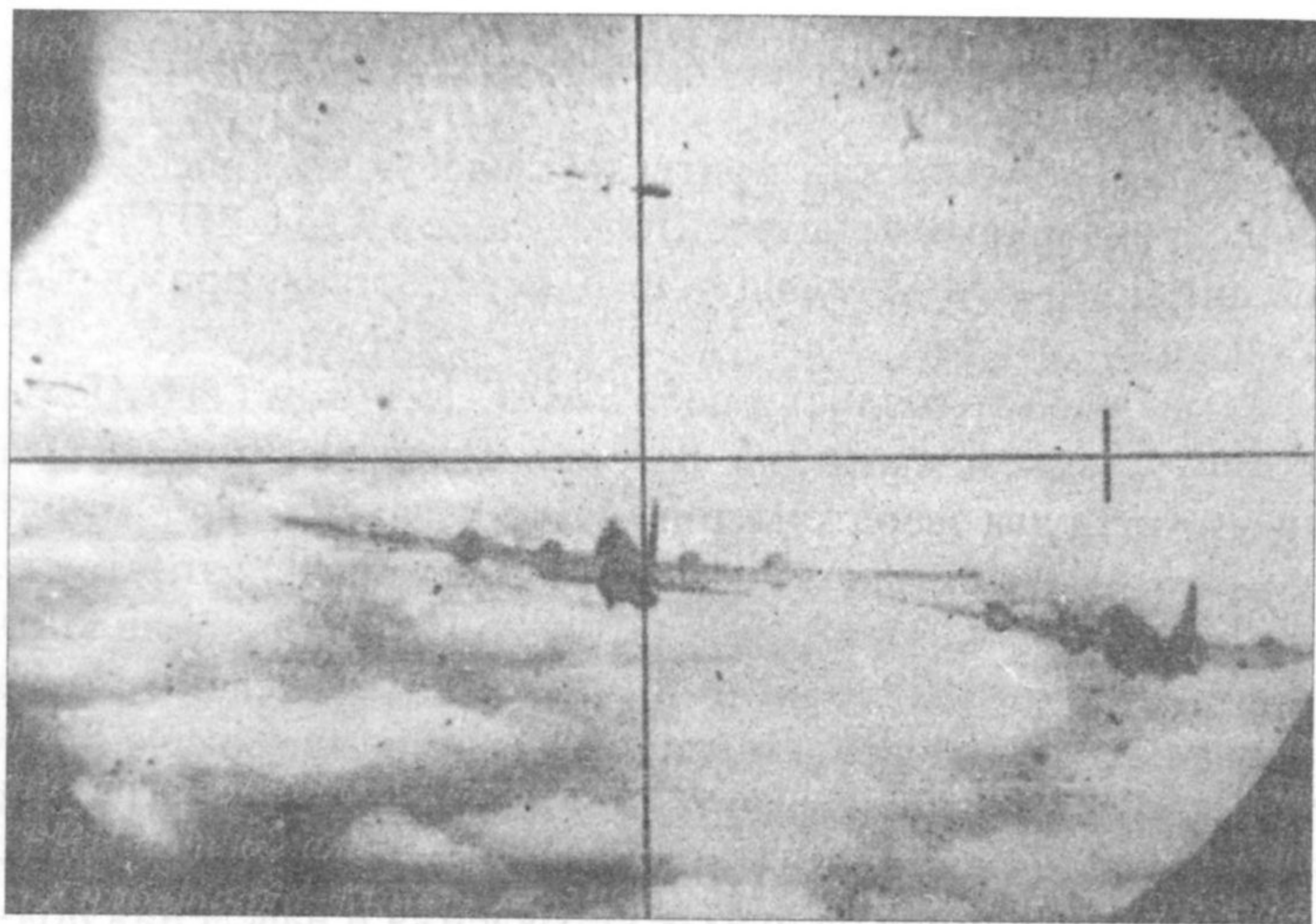
В 10.05 один из наших летчиков доложил на КП 324-й ИАД, что юго-восточнее Синьиджу видит самолеты противника. Находящийся на пункте управления и наведения полковник Кожедуб дал команду: «Всем истребителям идти на встречу бомбардировщикам противника и атаковать их». В 10.11 капитан Васько звеном завязал бой с истребительным «заслоном» из F-86, а остальные атаковали B-29 и прикрывающие их F-84. Через минуту до 16 бомбардировщиков прорвались Ялуцзяну и

«...с одного захода с горизонтального полета произвели бомбометание по мосту с высоты 6500—7000 метров. Всего сброшено до 24 бомб, из них 2 бомбы попали по мосту».

Первоначально в дивизионном боевом донесении указывалось, что «в результате воздушного боя, предположительно, по данным фотокиноплёнки и докладам летчиков, подбито 2 B-29». Позже на счета трех летчиков были записаны победы над дву-



Капитан Иван Сучков (10 побед в Корее) из 176-го ГвИАП 324-й ИАД. Апрель 1951 года



Кадр фотокинопулемета капитана Ивана Сучкова из 176-го ГвИАП 324-й ИАД. 7 апреля 1951 года

мя В-29 и одним F-84. Старший лейтенант Б.А. Образцов с дистанции 500 метров обстрелял F-84, и «...экипажи наблюдали, что левая плоскость самолета Ф-84 задымила и он сделал переворот. Сбитие самолета подтверждается пленкой ФКП». Капитан И. А. Сучков «...вел прицельный огонь по одному В-29. Экипажи наблюдали разрывы снарядов на правой плоскости самолета В-29. Сбитие самолета подтверждается пленкой ФКП». Капитан С.П. Субботин во время своей атаки по В-29 «...наблюдал, что от самолета влево вверх отлетела какая-то деталь самолета. Сбитие самолета подтверждается пленкой ФКП». С нашей стороны был потерян один МиГ-15 196-го ИАП, летчик старший лейтенант Андрушко благополучно катапультировался.

По американским данным, сопровождавшие F-84 потерь не понесли и общими усилиями сбили один МиГ-15. В целом, несмотря на значительное преимущество МиГов перед «Тандерджетами», пилоты последних действовали столь эффективно, что к бомбардировщикам смог прорваться единственный МиГ, уничтоживший тем не менее один В-29 371-й эскадрильи 307-й группы.

«Большой день» Бомбардировочного командования

К концу первой недели апреля единственным действующим мостом оставался мост через Ялуцзян у Синыйджу. Несмотря на все усилия авиации ООН, поток войск и грузов, проходящих по нему, не ослабевал. 12 апреля мост вновь стал целью В-29 19, 98 и 307-й групп. Для их непосредственного сопровождения были выделены 39 «Тандерджетов» 27-й эскаортной группы. «Сейбры» 4-го авиакрыла осуществляли высотное прикрытие.

Тот день стал первым «Большим днем» Бомбардировочного командования. Неприятности начались с самого начала вылета. На 9 бомбардировщиках выявились различные неполадки, и они были вынуждены отказаться от полета либо вскоре после взлета вернуться на базу. Оставшиеся 39 самолетов не смогли построиться в компактный боевой порядок и к точке встречи с истребительным эскортом подошли тремя разрозненными группами — 8 В-29 19-й БАГ, за ними 12 В-29 307-й БАГ и последними 19 машин 98-й БАГ. В результате они не только ослабили огневое взаимодействие друг с другом, но и распылили силы эскорта...

Последующие события глазами нашей стороны выглядели следующим образом:

В 8.56 в 120 километрах южнее Аньдуна был обнаружен один бомбардировщик, прикрытый звеном истребителей. В 9.00 на перехват поднялись 8 МиГ-15 196-й ИАП под командованием старшего лейтенанта Бокача. Сразу после их взлета противник изменил курс и на повышенной скорости начал уходить на юго-восток. Старший лейтенант Бокач в воздухе был перенаправлен в район острова Синмидо. Находившиеся там самолеты противника при подходе нашей группы снизились на малую высоту и пропали с экранов радаров. Вероятно, противник производил доразведку целей перед главным ударом.

В 9.45 РТС ВПУ засекла в районе Хванджу группу в составе 20 В-29. Первоначально группа шла на запад по направлению к Нампхо, но в 8.48 повернула на север. В 8.53 в 30—40 километрах южнее острова Синмидо бомбардировщики, ожидая истребительное сопровождение, начали разворот влево, и в 10.00, завершив полный левый круг, встре-

тились с 30 истребителями. Затем вся группа самолетов на высоте 7000—8000 метров взяла курс на Синыйджу.

В 9.51 в 28 километрах южнее Нампхо наши РТС за-секли вторую группу самолетов противника в составе от 16 до 20 В-29 и большого числа истребителей сопровождения. Группа шла общим направлением на Синыйджу, в 25 километрах юго-юго-восточнее Синмидо с целью потери времени сделала правый круг и в 10.07 легла на прежний курс.

В 9.59 в 30 километрах западнее Пхеньяна была обнаружена третья группа противника, которую составляли 20—24 бомбардировщика, идущие на высоте 7000—7500 м, с большим истребительным прикрытием на высоте 11 000 м. Первоначально группа держала курс на запад, но в 10.06 взяла направление на Синыйджу.

Ко времени обнаружения бомбардировщиков, 324-я ИАД имела одну эскадрилью в составе 8 МиГ-15 в готовности № 1, по две — в готовности № 2 и № 3 и одна эскадрилья заправлялась топливом после вылета.

О дальнейшем развитии событий командир 324-й ИАД И. Н. Кожедуб писал:



Командир АЭ 196-го ИАП
Николай Шеламонов (5 побед
в Корее)

«...После обнаружения первой группы противника мною подразделения, находящиеся в готовности № 2 и 3, были переведены в готовность № 1. В 8.52 (9.52), когда стало ясно, что противник идет в нашу сторону, решил поднять в воздух 2 группы истребителей — 8 и 6 истребителей части полевая почта 55702 (196-й ИАП. — Авт.) под командованием капитана ШЕЛАМОНОВА и ТКАЦКОГО, под общим командованием ШЕЛАМОНОВА, с целью отражения налета бомбардировщиков противника. Эти группы наших истребителей взлетели в 8.54—8.55 (9.54—9.55).

В 9.00—9.02 (10.00—10.02) мною были подняты еще две группы истребителей — 8 и 6 МиГ-15 части полевая почта 49772 (176-й ГвИАП. — Авт.) под общим командованием капитана ШЕБЕРСТОВА (ведущий второй группы капитан МУРАШЕВ), для отражения второй группы бомбардировщиков противника.

После взлета и набора высоты наши истребители были с ПУН наведены на бомбардировщиков противника и в 9.10 (10.10) один из наших истребителей передал, что видит колонну самолетов Б-29...»

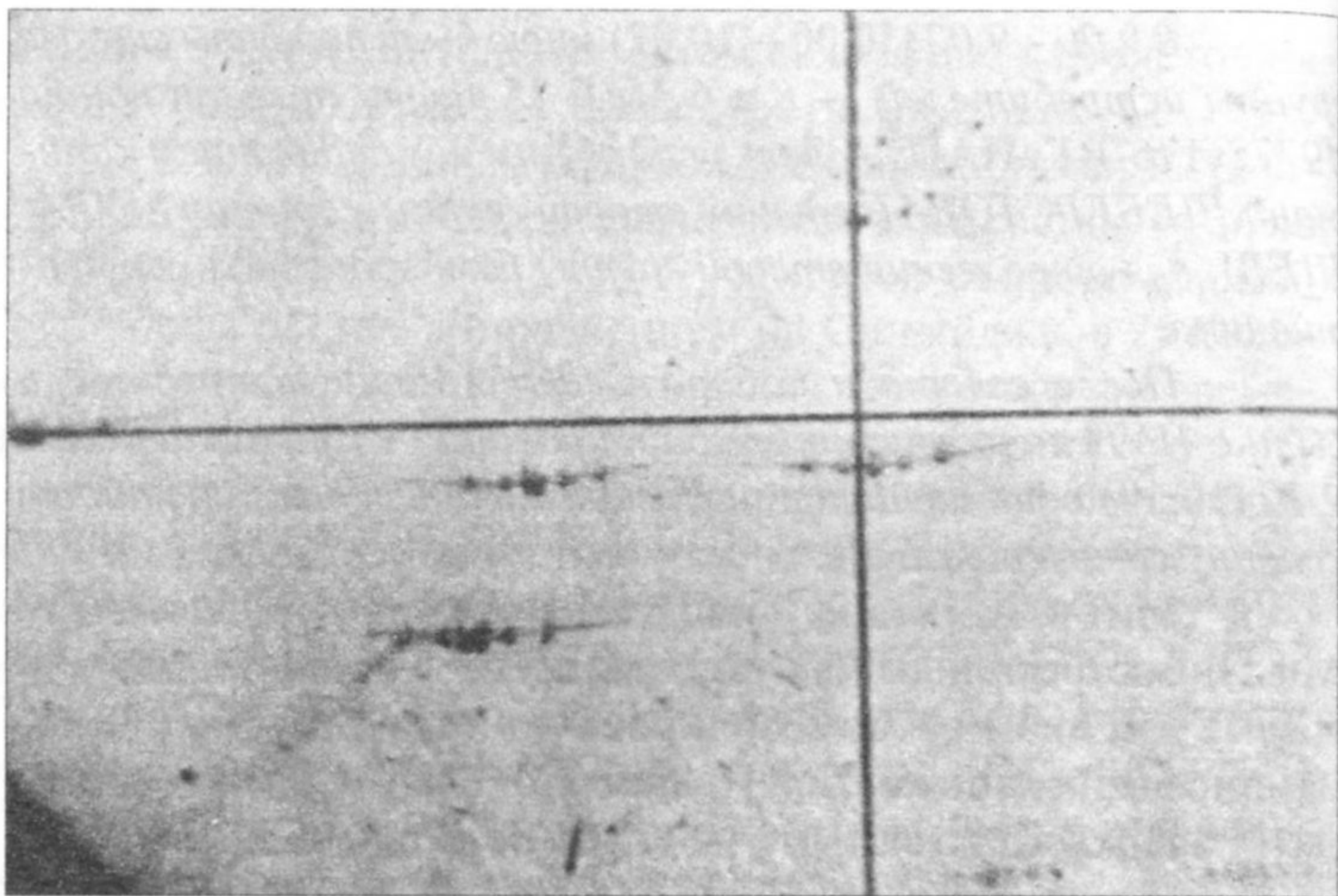
МиГи капитана Ткацкого в 45 км юго-восточнее Аньдуна встретили головную колонну бомбардировщиков — восемь В-29 из 19-й бомбардировочной группы. В 10.11 командир звена капитан Лев Иванов атаковал «Суперфортрессы», начав один из самых известных боев в небе Кореи.

Капитан Иванов открыл огонь с дистанции 600—700 м, дал две короткие очереди, но снаряды прошли ниже цели. Сократив дистанцию до 300—400 м, Иванов дал еще две очереди, «...после которых заметил вспышки на фюзеляже Б-29...». Выйдя из атаки, он стал следить за своим ведомым старшим лейтенантом Кочегаровым, ведущим огонь по второму «Суперфортрессу», и наблюдал «...дым на плоскости Б-29, который пошел со снижением в сторону моря». В дальнейшем пара Иванова завязала бой с «Шутинг Старрами».

Пара ведущего нашей группы капитана Ткацкого вела бой и с В-29, и с F-80, и с F-86. После одной из атак ведомый Ткацкого старший лейтенант Васильев, обстреляв «крепость» с дистанции 600—700 м, видел «...дым с правой плоскости у самолета Б-29...».



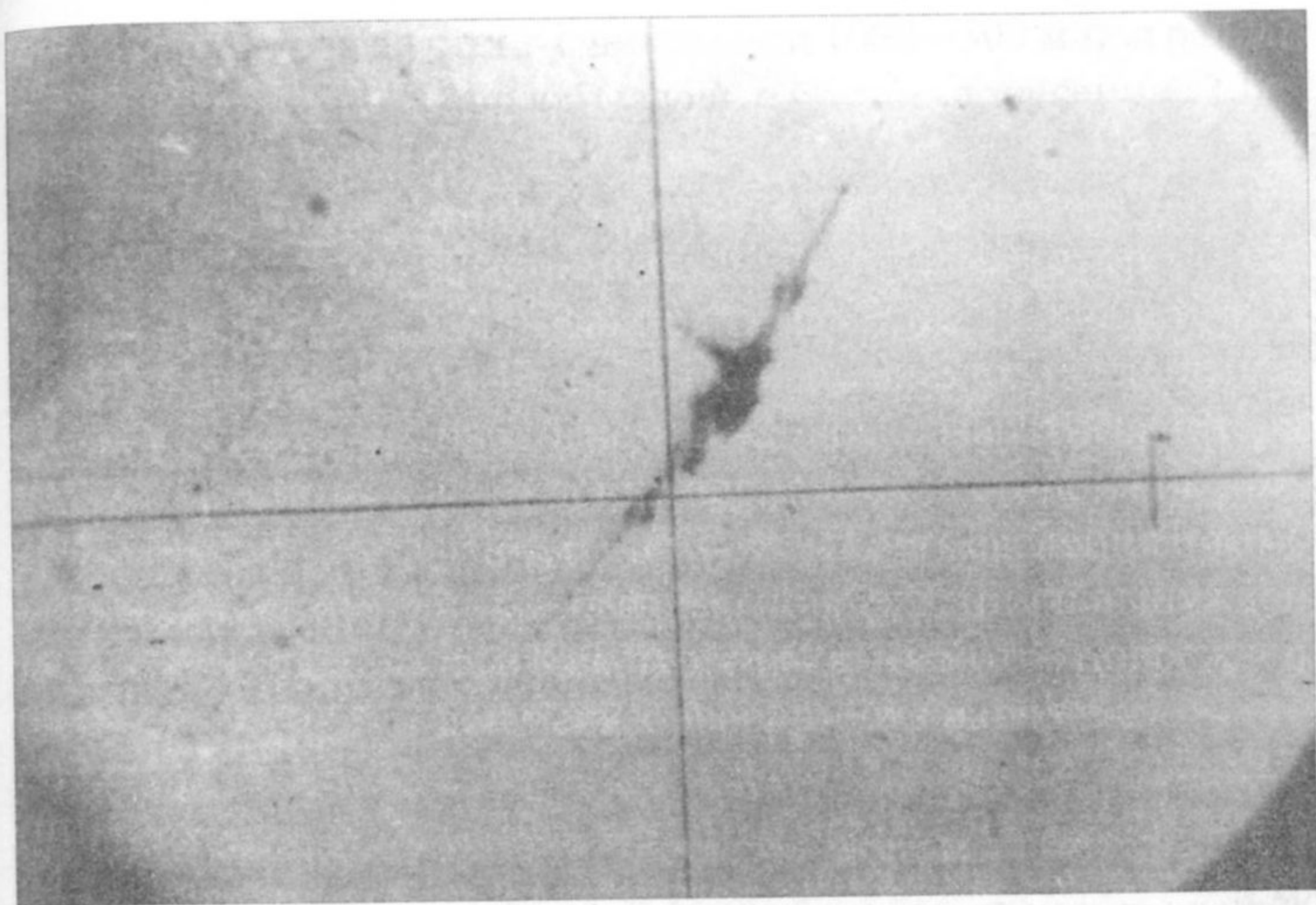
Командир звена 1-й АЭ 196-го ИАП капитан Лев Иванов, 7 побед в Корее. Апрель 1951 года



Кадр фотокинопулемета старшего лейтенанта Кочегарова из 196-го ИАП 324-й ИАД. 12 апреля 1951 года. Виден дым из крайнего левого мотора В-29, ранее атакованного ведущим Кочегарова капитаном Ивановым

Пара старшего лейтенанта Горшкова, обстреляв В-29 заградительным огнем, была атакована звеном F-80. Ведомый старший лейтенант Фукин, отбивая атаку, оторвался от ведущего и, продолжая бой в одиночку, смог зайти в хвост одному из «Шутинг Старов» и с дистанции 150—200 м под ракурсом 2/4 дать три прицельные очереди. При этом он наблюдал *«...разрывы снарядов в хвосте и фюзеляже, видел, как выпал щиток правого шасси...»*.

Эскадрилья Шеламонова первоначально была направлена в район Чхольсана на высоту 11 000 м для борьбы с истребителями противника. Но последних на той высоте не оказалось, и МиГи были перенацелены на бомбардировщиков. Сnižаясь, эскадрилья встретила две группы «Супер-фортрессов», идущих в плотном строю. МиГи догнали первую группу, звенья Шеламонова и Сосковца разделились и трижды атаковали «крепости», ведя огонь с дистанций от 600 до 300 метров. После первой атаки четверки Сосковца В-29, обстрелянный командиром звена, *«...начал неуправляемый падать вниз»*. Еще один бомбардировщик *«...пошел с левым разворотом»*.

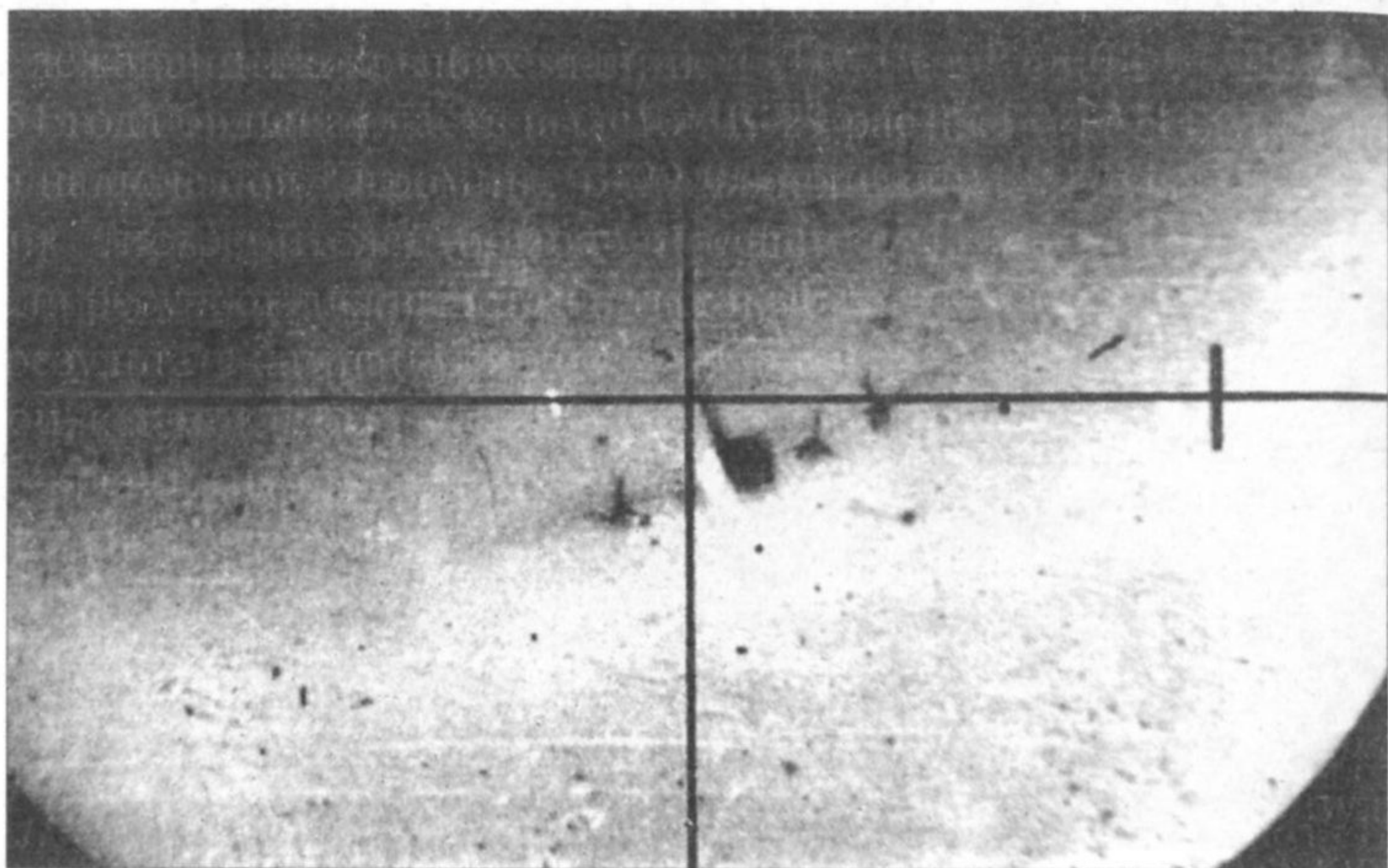


Кадр фотокинопулемета старшего лейтенанта Федора Шебанова из 196-го ИАП 324-й ИАД. 12 апреля 1951 года

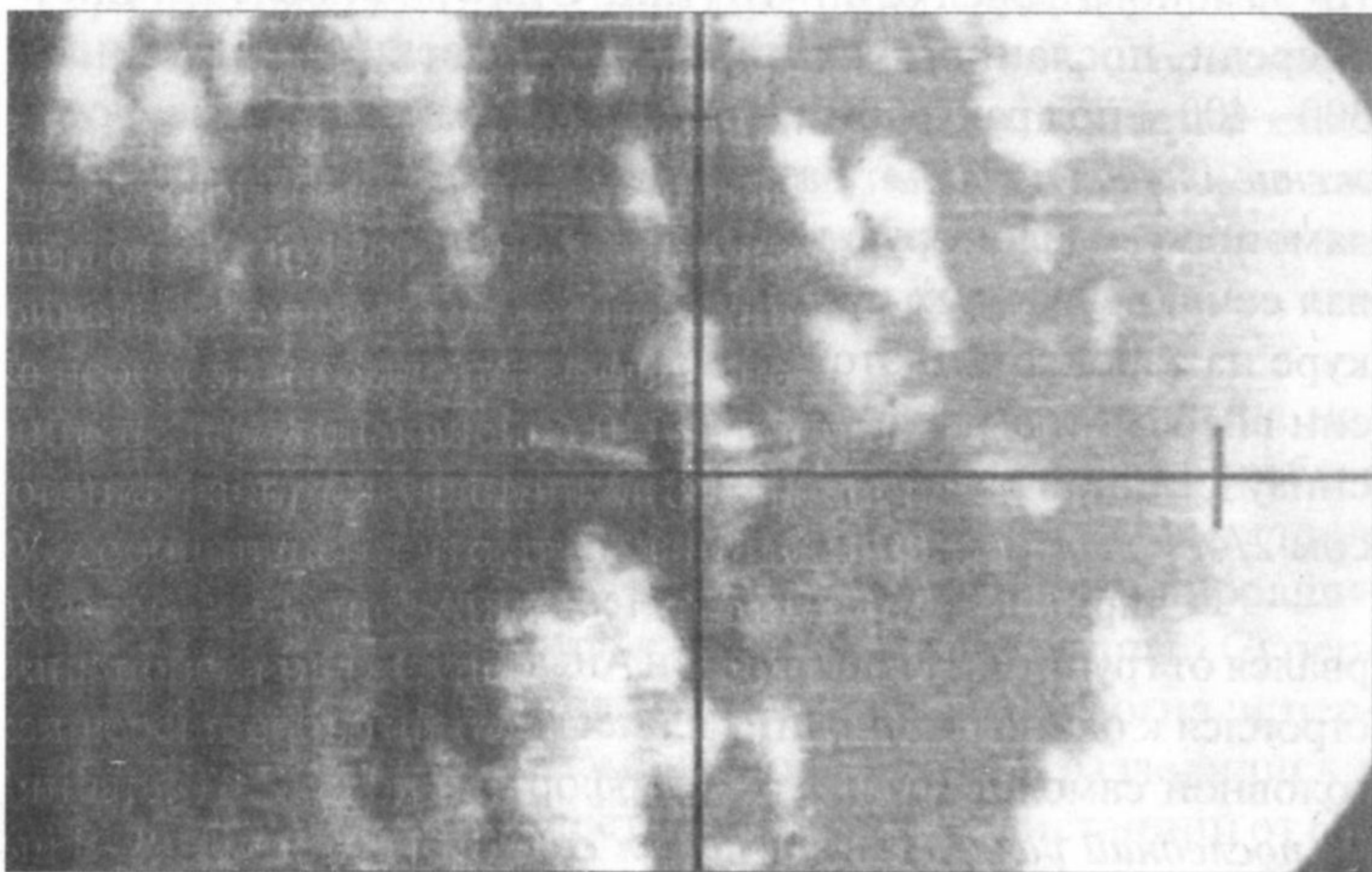
После третьей атаки по «крепостям» в хвост звену Шеламонова зашел один «Шутинг Стар», но после длинной очереди, посланной капитаном Достоевским с дистанции 300—400 м под ракурсом 1/4, F-80 «...с дымом, с большим снижением начал падать». Развернувшись на 180 градусов, Шеламонов увидел вторую группу бомбардировщиков и атаковал ее на встречных курсах своим звеном, после чего взял курс на аэродром. В этот момент старший лейтенант Самусин впереди и выше себя заметил F-80 и атаковал его сзади снизу длинной очередью с дистанции 300—400 м под ракурсом 2/4, «...после чего F-80 с дымом ушел вниз».

Старший лейтенант Иовлев после первой атаки оторвался от группы и пошел в район Аньдунского моста, где пристроился к одиночному МиГу и вместе с ним дважды атаковал головной самолет группы «Суперфортрессов». В результате «...последний развернулся и пошел со снижением», а Иовлев увидел, «...как из атакованного самолета выбросилось 4 парашютиста».

Группа Шеберстова в 10.18 в 30—35 км к юго-востоку от Аньдуна атаковала головной отряд второй группы «Супер-



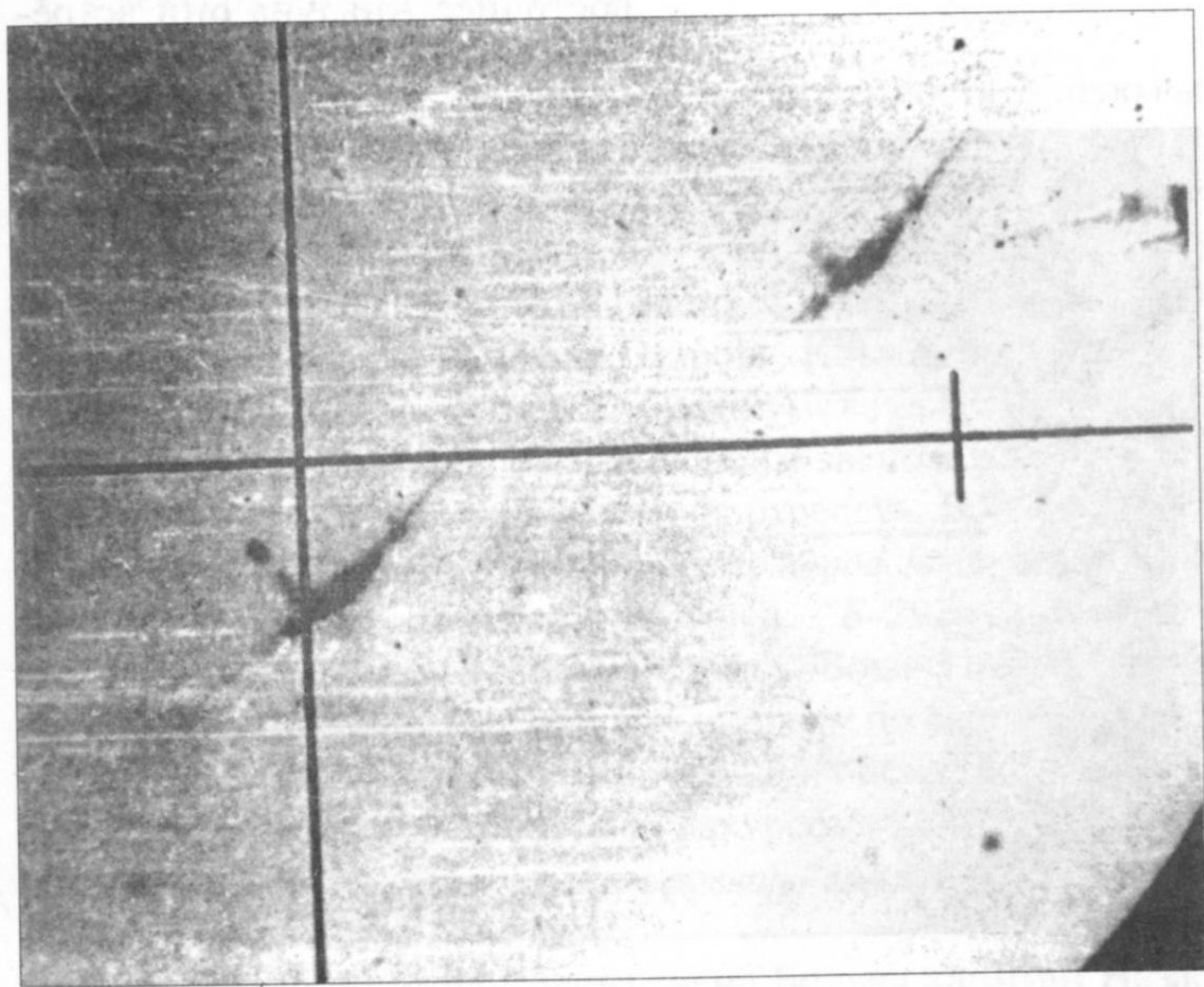
Кадр фотокинопулемета капитана Серафима Субботина из 176-го ГвИАП 324-й ИАД. 12 апреля 1951 года. Виден взрыв с левой стороны на центроплане В-29



Кадр фотокинопулемета капитана Серафима Субботина из 176-го ГвИАП 324-й ИАД. 12 апреля 1951 года. В прицеле — F-84 «Тандерджет»

фортрессов», ведя огонь с дистанции 1000—300 м под ракурсами от 0/4 до 3/4. Как сообщалось в боевом донесении, 2 В-29, атакованные капитанами Шеберстовым и Субботиным, были сбиты, еще один бомбардировщик, обстрелянный капитаном Сучковым, сильно поврежден. Строй головного отряда «крепостей» рассыпался, не доходя до цели, они сбросили бомбы. В последующих атаках капитаны Гесь, Сучков и старший лейтенант Милаушкин сбили еще 3 В-29.

Следуя за группой Шеберстова, эскадрилья капитана Мурашева в 30 км юго-восточнее Аньдуна попарно атаковала замыкающий отряд первой группы «Суперфортрессов». Капитан Шпицин с ведомым провели две атаки правого ведомого В-29, в результате которых наблюдали *«...пожар на крайнем правом моторе атакованного бомбардировщика»*. Результативной была и атака пары старшего лейтенанта Плиткина. Ведущий с дистанции 600—300 м под ракурсом 1/4—0/4 дал две длинные очереди, и *«...летчики наблюдали пламя с*



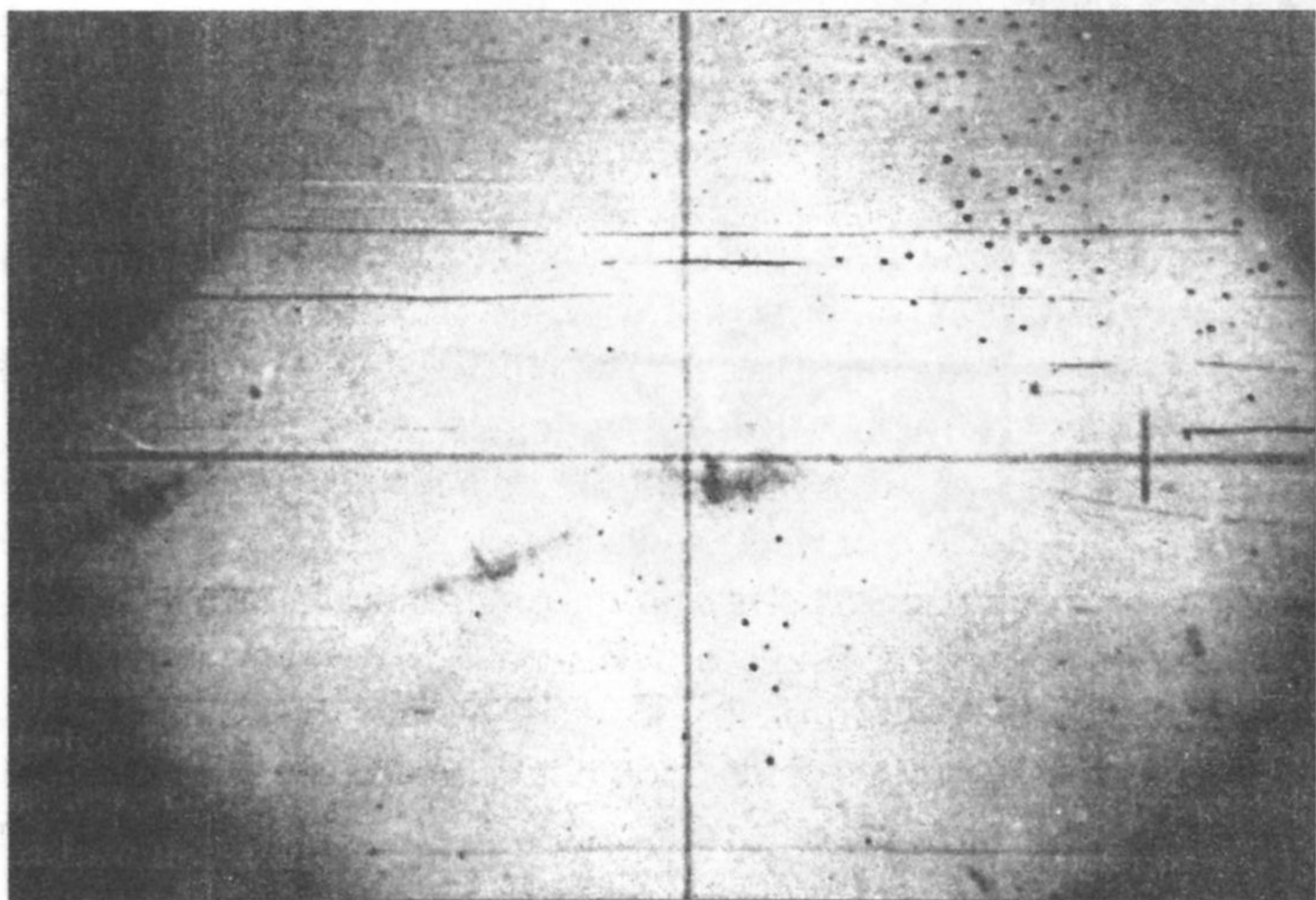
Кадр фотокинопулемета капитана Ивана Сучкова из 176-го ГвИАП 324-й ИАД. 12 апреля 1951 года. В правой части кадра виден падающий В-29



Старший лейтенант Образцов
из 176-го ГвИАП 324-й ИАД

дымом на ведущем самолете противника, который левым разворотом вышел из строя, после выхода из атаки летчики наблюдали падение парашютистов, выбросившихся с этого самолета». Ведомый Плиткина старший лейтенант Образцов «...сзади сверху справа под R-1/4 с дистанции 1200 м сбил 1 Б-29...».

В 10.13, когда воздушное сражение еще только начиналось, для наращивания усилий вступивших в бой групп поднялись 4 МиГа 176-го ГвИАП под командованием капитана А. Ф. Васько. В 15 км юго-восточнее Аньдуна они встретили 8 В-29, прикрытых истре-



Кадр фотокинопулемета старшего лейтенанта Образцова из 176-го ГвИАП 324-й ИАД. 12 апреля 1951 года. Видно, что В-29, по которому ведет огонь Образцов, вываливается из строя

бителями. Пара Васько атаковала бомбардировщиков, но огонь вела с дистанции более километра и результатов атаки летчики не видели. Вторая пара звена, ведомая капитаном Крамаренко, вступила в бой с истребителями, по результатам которого и С.М. Крамаренко, и его ведомый старший лейтенант Лазутин получили на свои счета по одной победе.

В 10.23 в район боя ушли 8 МиГ-15 под командованием старшего лейтенанта Бокача — последний резерв дивизии. МиГи Бориса Бокача, встретив четверку В-29 и две восьмерки истребителей в 15 кило-



Командир АЭ 196-го ИАП
капитан Бокач (6 побед
в Корее), апрель 1951 года

метрах южнее моста, еще не успели набрать достаточную высоту и атаковали их на встречно-пересекающихся курсах снизу. После встречной атаки по истребителям противника эскадрилья Бокача развернулась и зашла в хвост бомбардировщикам, одновременно оказавшись под ударом двух восьмерок «Сейбров» и «Шутинг Старов». Командир АЭ приказал звену старшего лейтенанта Абакумова связать боем истребители противника, а сам со своим звеном устремился к «крепостям». Стреляя по «Суперфортрессу», Бокач *«...видел разрывы снарядов около двух правых моторов, после чего наблюдал следы дыма за самолетом. Ведущий ... Б-29 со снижением и дымом стал уходить на север»*. Ведомый Бокача старший лейтенант Ларионов, отбив атаку «Сейбров» по своему ведущему, увидел еще 4 идущих к мосту В-29 и обстрелял одного из них с дистанции 400—500 м под ракурсом 0/4—1/4. *«Бомбардировщик... задымил и с резким разворотом влево с дымящим левым мотором пошел на юг»*.

Ведущий второй пары звена Бокача капитан Назаркин, атаковав «Суперфортресс» с дистанции 600 м под ракурсом 1/4, дал три очереди и *«...заметил, как загорелись оба*

правых мотора, после чего перенес огонь на кабину летчика и с дистанции 100—150 метров дал еще последних три очереди, израсходовав весь боекомплект, после чего горящий Б-29 с правым разворотом начал падать вниз». Услышав команду комэска: «Тем, у кого вышел боекомплект — производить ложные атаки», — Назаркин приказал своему ведомому старшему лейтенанту Вермину выйти вперед и атаковать «Суперфортрессы». Вермин дважды атаковал одну «крепость», сближаясь при стрельбе на дистанцию до 300 м, и «...Б-29 с резким снижением и дымом ушел под свою группу». Развернувшись, Вермин обстрелял замыкающий самолет четверки бомбардировщиков, уходящей на юго-восток, и «...видел разрывы снарядов на фюзеляже и кабине летчика».

Звено старшего лейтенанта Абакумова вступило в бой с истребителями. Пара командира звена подверглась атаке F-84, но ведущий второй пары капитан Яковлев выручил своих товарищей. Зайдя «Тандерджету» в хвост, он с дистанции 400 м под ракурсом 2/4 дал короткую очередь, «... Ф-84

стал падать с крыла на крыло со снижением, в этот момент с дистанции 200 метров под ракурсом 0/4... капитан Яковлев открыл огонь из всех точек. Самолет Ф-84 сделал резкий правый переворот и ушел вниз с дымом». Проскочив над «Тандерджетом», пара Яковлева присоединилась к группе, ведущей бой с бомбардировщиками.

Пара Абакумова, выйдя из-под атаки «Тандерджета», пошла на сближение с группой «Суперфортрессов», идущих к мосту. Абакумов обстрелял ведущий В-29, затем атаковал заднего ведомо-



Старший лейтенант Борис Абакумов
(5 побед в Корее) из 196-го ИАП
324-й ИАД

го. Ведя огонь под ракурсом 1/4—2/4 с дистанции 600—400 м, он «...заметил дымящийся правый мотор, но... Б-29 продолжал идти в строю». Во второй атаке Абакумов дал три очереди, и «...задний ведомый Б-29 резко стал отваливать от своей группы влево на 180 с большим креном». Продолжая преследование, Абакумов с дистанции 400 м отдал бомбардировщику остатки боекомплекта и, когда замолчали пушки, ушел на аэродром.

* * *

Заметим, что в документах в качестве истребителей прикрытия чаще всего упоминаются F-80. На пленках ФКП некоторых наших летчиков отчетливо видно, что они вели огонь именно по «Шутинг Старам», однако американские исследователи сообщают, что обеспечение удара осуществляли только «Тандерджеты» 27-й и «Сейбры» 4-й групп.

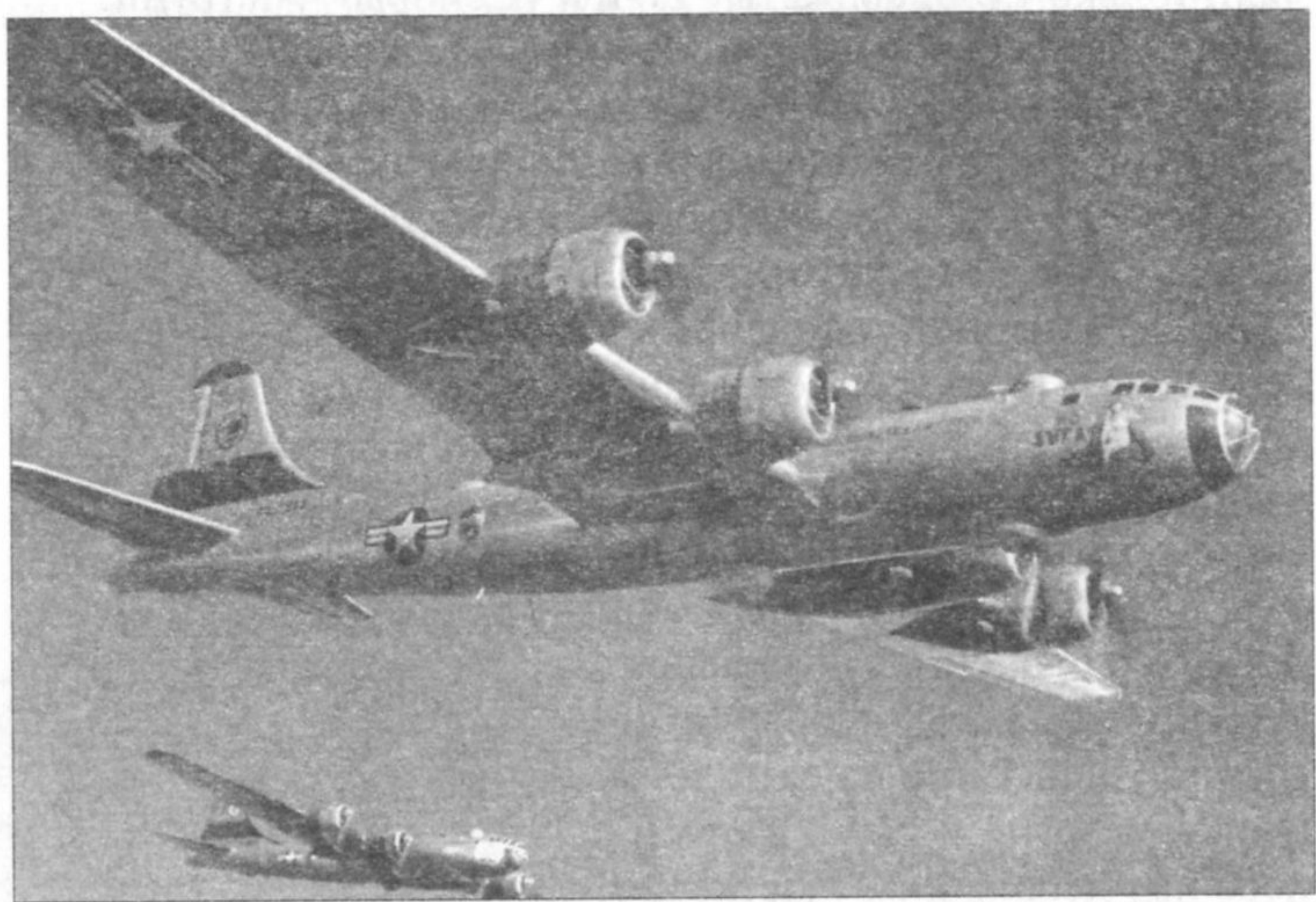
Когда МиГи прорвались через «заслон» F-86 и, не обращая внимания на «Тандерджеты», атаковали В-29, пилоты F-84 не могли противопоставить им практически ничего — и по скорости, и по скороподъемности они безнадежно проигрывали. Хуже того, упустив МиГи у Ялуцзяна, «Сейбры» погнались за ними и появились в районе боя, усложнив «Тандерджетам» и без того непомерно сложную работу. В горячке боя отличить F-86 от МиГ-15 было крайне сложно, и вскоре пилоты F-84 палили без разбора по всем проносящимся мимо самолетам со стреловидным крылом...

Мы намеренно дали столь подробное (хотя и значительно сокращенное по сравнению с архивными документами) описание боя, чтобы читатель мог представить, какая грандиозная каша из самолетов, пушечных и пулеметных очередей, огня и дыма в течение почти 40 минут кипела в небе над небольшим участком прилегающей к Ялуцзяну северо-кореysкой территории. Это поможет понять причины столь значительного расхождения в оценке потерь, понесенных сторонами в одном из крупнейших воздушных сражений Корейской войны. Для полноты картины покажем, как выглядел этот бой со стороны противника. Вспоминает бортстрелок 28-й эскадрильи 19-й группы сержант Билли Г. Бич (Billy G. Beach):

«...Это был мой 19-й вылет в Корею, на «No Sweat» (собственное имя В-29 с/н 44—87618. — Авт.) я летел в третий раз. Нашими целями были мосты через Ялуцзян в районе Синьиджу, рядом с базой МиГов в Аньдуне. 12 В-29 участвовали в вылете, все с 2000-фунтовыми (908 кг) бомбами. Перед входением в «Аллею МиГов» нас должны были встретить F-84 и F-86.

Мы взлетели на рассвете ясного сверкающего дня — как раз для полетов. Через 40 минут мы проверили пулеметы и настроились на долгий путь. Через пару часов начали набирать заданную высоту и через несколько минут к нам подошли истребители прикрытия.

Примерно в полдень поступило предупреждение, что мы приближаемся к району цели. Оставалось не более пяти минут полета до мостов... и до МиГов. Неожиданно хвостовой стрелок заорал: «МиГи, штук тридцать, на 6 часах!»¹ Точно —



«No Sweat» в полете. Самолет был потерян 12 апреля 1951 года (Aerospace Publishing)

¹ Летный состав США для указания направления на объект использует метод «часовой стрелки». Свой самолет представляется в центре воображаемого циферблата, его нос направлен на 12 часов. Тогда объект сзади будет находиться «на 6 часов», слева — «на 9 часов» и т.д.

на 6 часах быстро двигалась группа МиГов, от которой отваливали четверки — как раз на линии моего прицела. Я увидел, как сначала они открыли огонь по хвосту, а затем перенесли его на центр фюзеляжа.

Они подошли так близко, что я видел огоньки на концах стволов их 23-мм пушек. Как только они вошли в зону досягаемости моих пулеметов, я начал стрелять. Первого МиГа я поймал на его развороте при выходе из атаки. Я сопровождал его и бил короткими очередями, пока на удалении 900 ярдов (825 м) он не потерял управление. Он пошел отвесно вниз, вертясь в штопоре, как сумасшедший.

Тремя минутами и четырьмя атаками позже я заметил одного парня, идущего на нас снизу с направления 1.30. На удалении 1200 ярдов (1095 м) я поймал его в прицел и встретил короткими очередями. Не долетев до нас 400 ярдов (365 м), он завалился на бок и перешел в длинное пике. Я видел, как он врезался в горный склон и взорвался. Это были мои последние очереди — теперь за них взялись истребители прикрытия.

Однако, нашей «No Sweat» здорово досталось — второй и четвертый двигатели разбиты, их винты зафлюгированы, правый элерон оторван, второй топливный бак горит, внутренняя связь не работает. Мы потеряли строй — два из четырех самолетов нашего звена сбиты, третий был вынужден повернуть назад, на Окинаву, и мы были в воздухе совсем одни.

Командир включил сигнал готовности к покиданию самолета, и я неожиданно здорово испугался. Я никогда раньше не прыгал с парашютом, не хотел пробовать и сейчас. Коммунисты открыли по нам зенитный огонь, я видел маленькие черные шары дыма вокруг крыльев и двигателей. Но сигнала к покиданию так и не последовало, и до нас дошло, что мы все-таки пробуем отбомбиться.

Командир пытался пристроиться к идущему впереди звену, но с двумя двигателями это оказалось невозможно, мы отстали и шли одни. Казалось, что мы остановились в воздухе. Израненные, мы едва доковыляли до мостов. Ложась на обратный курс, мы видели, что мосты уничтожены.

В моей совсем еще юной жизни следующий час был самым долгим. Мы потеряли высоту, и командиру пришлось разгерметизировать кабину. От холода мы почти заledenели. Каждая минута приближала нас к лежащим под нами горам. Это

был самый захватывающий полет из всех, когда-либо пережитых мною. Уже едва держась в воздухе, мы дотянули до передовой базы истребителей на реке Ханган. Полоса была слишком короткой, но у нас не было выбора. При касании основные стойки шасси сложились, и мы заскользили по полосе на брюхе и переднем колесе. Наша старушка «No Sweat» остановилась, только когда ее нос выполз на проходившее неподалеку шоссе, застопорив всякое движение по нему».

Каковы же итоги воздушных боев 12 апреля? В документах 324-й дивизии сообщается, что «...Первая группа бомбардировщиков противника, в результате активных действий наших истребителей понесла большие потери, произвела бомбометание до подхода к цели.

Вторая группа бомбардировщиков, также атакованная истребителями, понесла большие потери, произвела бомбометание по южной окраине гор. Сингисю.

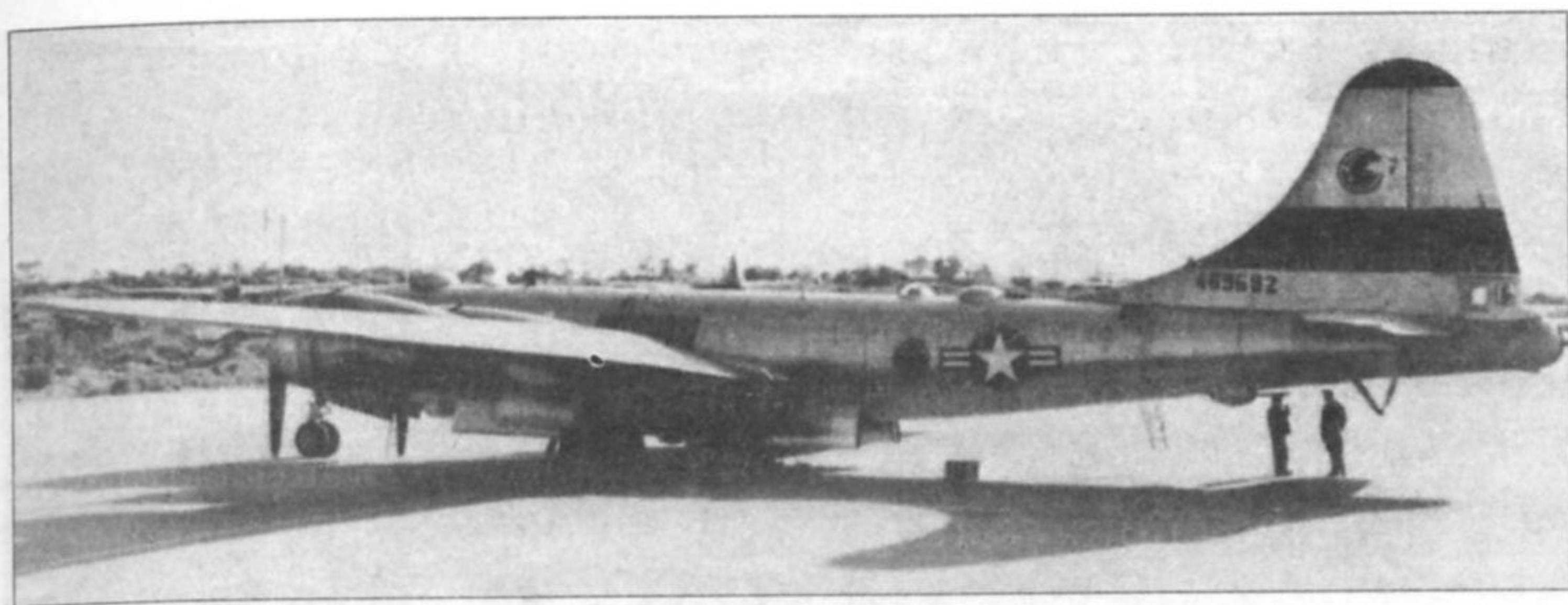
Третья группа бомбардировщиков, встретив недостаточное сопротивление наших истребителей, сумела произвести бомбометание по ж/д мосту. Наши силы к моменту прихода третьей группы ... в основном были израсходованы для отражения налета первых двух групп...

...Летный состав частей воздушный бой вел тактически грамотно, используя слабые стороны самолетов противника...

...Всего в этом бою с нашей стороны участвовали ... 40 МиГ-15, со стороны противника 52—60 Б-29 и 60—75 истребителей. В результате боя сбито до 11 Б-29, 2 Ф-80, подбито до 14 Б-29 и 5 истребителей... Наши летчики из воздушного боя возвратились все, пять самолетов имеют от двух до семи пулевых пробоин».

Через несколько дней И. Н. Кожедуб писал в боевом донесении, что, по сообщениям северокорейцев, экипажи трех В-29 были взяты в плен. Кроме того, один бомбардировщик в 11.00 был оставлен членами экипажа над островом Синмидо и упал в море, что подтвердил начальник полиции города Сончхон. В дальнейшем были подтверждены победы над десятью В-29 и четырьмя истребителями.

Американская сторона признает потерю лишь трех бомбардировщиков, но информация из различных источни-



В-29 44-9682 93-й БАЭ. Этот самолет был сбит МиГами 12.04.51
(Squadron/Signal Publications)

ков не совпадает в деталях. Так, например, по Р. Футреллу, «...за три минуты до цели восемь В-29 19 БАГ были атакованы группой от 40 до 50 МиГов. Один В-29 загорелся и разбился, еще пять получили повреждения. Затем около 20 МиГов атаковали 12 В-29 307 группы. Один из бомбардировщиков разбился на территории противника, второй, тяжело поврежденный, едва дотянул до Суфона. Вышедшие на цель последними 19 В-29 98-й группы испытали на себе лишь единичные атаки МиГов и вернулись без повреждений. ... Потеря трех средних бомбардировщиков вышла за рамки приемлемого уровня...» Следует отметить, что эту информацию Роберт Футрелл почерпнул из таких заслуживающих доверия документов, как «Боевое донесение БАК ДВ ВВС № 382» от 12 апреля 1951 г., сообщения АХ-6514 Комитету Начальников Штабов (19 апреля 1951 г.) и АХ-6287 Главнокомандующему САК (14 апреля 1951 г.) от главкома ДВ ВВС, и т.д.

С другой стороны, мы имеем данные по потерям, полученные от американских представителей Совместной российско-американской комиссии по делам военнопленных и пропавших без вести. Согласно этим данным, потери БАГ 12 апреля также составили 3 бомбардировщика: один В-29 (с/н 44-62252) 307-й БАГ и два 19-й БАГ. Причем из двух последних один (с/н 44-69682) был сбит МиГами и разбился в горах, а второй (с/н 44-68370), получив повреждения, пытался сесть на воду. В районе его посадки были обнаружены всплывшие обломки и масляное пятно.

По словам сержанта Бича, также легко заметить, что одно только звено его 19-й группы потеряло не менее двух



В-29 «Dragon Lady» возвращается из вылета 12 апреля 1951. Обратите внимание на выбитое остекление кабины пилотов (Aerospace Publishing)

бомбардировщиков. Кроме того, хотя мы и относимся к подтверждениям с земли крайне осторожно, следует признать, что пленные члены экипажей с трех бомбардировщиков выглядят вполне доказательно. Тогда, по нашим оценкам, истинные потери «Суперфортрессов» могли составить шесть самолетов:

- три оставлены экипажами в районе цели — достоверно по одному В-29 из 307 и 19-й БАГ, третий, вероятно, принадлежал 19-й группе;

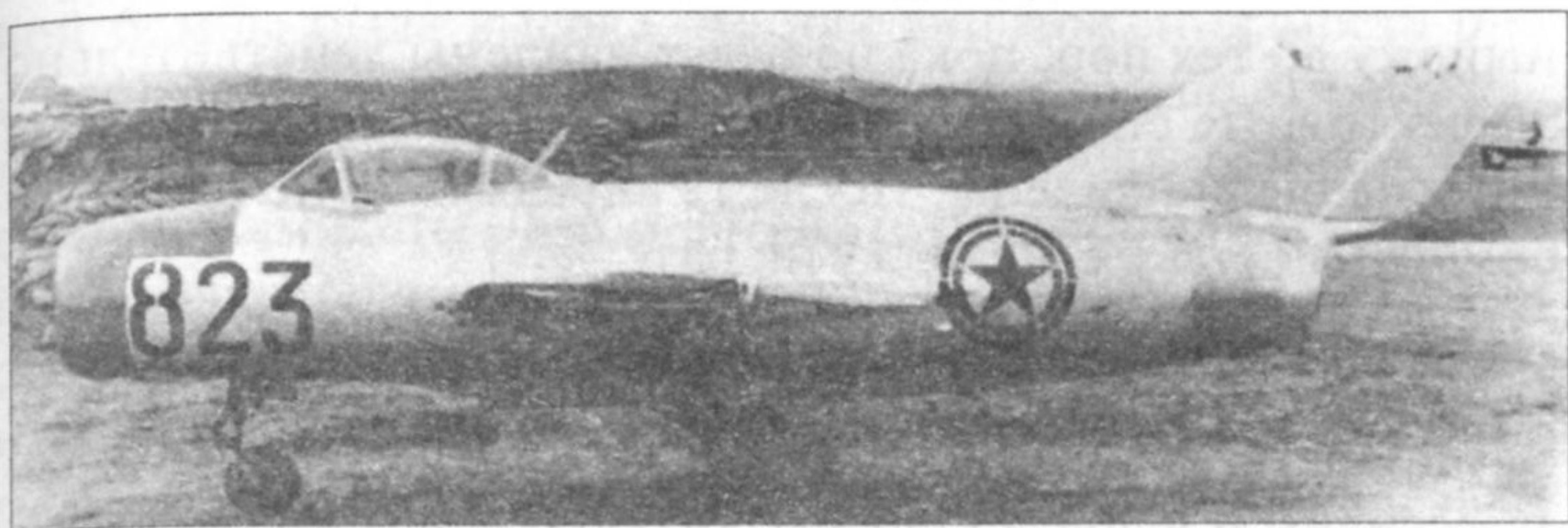
- один упал в районе острова Синмидо — из 19-й БАГ;

- один списан после аварийной посадки в Сувоне — из 307-й БАГ;

- один списан после посадки в Кимпхо — «старушка» «No Sweat» из 19-й БАГ, чье прибытие на аэродром столь красочно описал сержант Бич, вряд ли подлежала восстановлению.

Что касается нашей официальной цифры — 10 сбитых «Суперфортрессов», — то она, очевидно, завышена. Будь она верной, дневные вылеты В-29 в «Аллею МиГов» прекратились бы в апреле, а не полугодом позже, после действительно разгромной «Черной недели».

В качестве утешения стрелки В-29 записали на свой счет 7 сбитых МиГов, пилоты «Сейбров» 4 сбитых и 6 поврежденных, и пилоты F-84 заявили о трех вероятно сбитых.



МиГ-15 № 108023 324-й ИАД, поврежденный в воздушном бою 1—2 апреля 1951. Самолет расстыкован для проведения ремонтных работ

Наша сторона, как мы видели, каких-либо потерь в том бою не понесла. Справедливости ради стоит сказать, что после полудня 12 апреля одна эскадрилья 196-й ИАП, вылетев на перехват RB-45, провела достаточно непростой бой с «Сейбрами» прикрытия. В том бою F-86 подбили МиГ капитана Яковлева. Раненный тремя 12,7-мм пулями, летчик произвел вынужденную посадку в 20 км восточнее Синьиджу, поврежденный самолет отправили в АРБ г. Дальний для восстановительного ремонта. Западные исследователи, очевидно, говоря о победах пилотов F-86 12 апреля, указывают и их победы во втором бою. (Судя по полному описанию боя с B-29, «Сейбры» действовали не настолько активно, чтобы можно было вообще говорить о каких-то их победах.)

* * *

Дальнейшее использование B-29 в «Аллее» представлялось неблагоразумным. В бомбардировочных эскадрильях моральный дух упал до самой низкой отметки, экипажи боялись услышать, что в следующем вылете целью вновь станет Синьиджу. 12 апреля в штаб Дальневосточных ВВС поступило уведомление от Бомбардировочного командования о том, что в налетах на мосты вблизи Ялуцзяна пострадали 25 B-29, или каждый четвертый «Суперфортресс», находящийся (или находившийся) в его распоряжении! Подобные цифры выходили далеко за рамки приемлемого 10-процентного уровня потерь, и главнокомандующий ДВ ВВС США генерал Стрэйтмейер запретил любые вылеты B-29 в район Си-

ныйджу до тех пор, пока не будут найдены действительно эффективные способы их сопровождения. Вероятно, они так и не были найдены. После 12 апреля В-29 не пытались бомбить мосты у Синыйджу ни разу.

В апрельских боях пилоты сил ООН с обеспокоенностью отметили, что уровень противника заметно вырос. Улучшилась его дисциплина в воздухе, пилоты МиГов стали агрессивны и непредсказуемы. Особое беспокойство вызывал факт, что все это произошло в то время, как БАК начало новую программу по выведению из строя аэродромов Северной Кореи. Первый вылет по программе 17 апреля, однако, обошелся без неприятностей, вылетевшие на перехват МиГи были успешно связаны «заслоном» F-86. К 23 апреля повторяющиеся налеты на девять ключевых аэродромов вывели их из строя на долгие недели, и все В-29 вернулись к изоляции района боевых действий.

«Умное оружие» и работа по тылам

С осени 1950 года В-29 работали по целям, как на полигоне. Бомбардировки производились с высот до 3000 метров, и экипаж мог сделать столько заходов на цель, сколько требовалось для гарантированного уничтожения цели. При бомбометании по мостам, например, бомбардир сбрасывал серию из 4 бомб в каждом заходе, и для уничтожения моста требовалось в среднем немногим более 13 заходов. Конечно, последняя цифра иллюстрирует невысокую точность попаданий, но мосты непрерывно утюжили «Суперфортрессы» пяти групп — около 150 машин, — а потому намеченные к уничтожению цели жили недолго. Однако постоянное укрепление противником объектов ПВО зенитной артиллерией заставило вдвое увеличить высоты бомбометания, а угроза появления МиГов не оставляла времени на повторные заходы на цель. Бомбометание должно было проводиться с ходу, что предъявляло к экипажам бомбардировщиков повышенные требования.

Была разработана новая техника уничтожения мостов. Заход выполняли одновременно три или четыре самолета под углом от 28 до 37 градусов к оси моста. При такой схеме бомбометания вероятность попадания в цель хотя бы од-

ной бомбы была высока, но для уничтожения моста она должна была иметь крупный калибр. Интересно, что держатели для тяжелых 454- и 908-кг бомб имелись только в 19-й группе. Самолеты 98-й и 307-й групп прибыли из США с бомбодержателями для бомб лишь калибром до 227 кг — и это при том, что обе группы входили в состав Стратегического авиационного командования, и главным их боеприпасом считалась более чем увесистая ядерная бомба! Лишь в феврале 1951 эти группы получили новые бомбодержатели.

В марте в качестве эксперимента звено В-29 отбомбилось по мосту 1800-кг фугасами в тонкостенных оболочках со взрывателями, установленными на подрыв в воздухе. Целью опыта было выяснение возможности уничтожения моста одной лишь взрывной волной — в этом случае не требовалось бы особо точного бомбометания. Более семи тонн тротила заметно изменили ландшафт в районе взрыва, и, когда пыль осела, узнать его можно было лишь по мосту, который по-прежнему стоял на своем месте. Наиболее надежной машиной уничтожения мостов оставалось четырехсамолетное звено с 454-кг и 908-кг бомбами.

* * *

В попытке повысить точность ударов 19-я группа начала эксперименты с использованием управляемых бомб. Первой такой бомбой была разработанная в годы Второй мировой войны 454-кг бомба «Рэйзон» с радиоуправлением. Используя эту бомбу, экипаж должен был сбросить ее в непосредственной близости от цели, а затем бомбардир, наблюдая визуально, наводил ее на цель. Первые опыты осенью 1950 года не дали положительных результатов, однако с ростом тренированности экипажей росла и точность попаданий. Так, из последних 50 сброшенных «Рэйзонов» цели поразили 48. Опыты с ними закончились в декабре 1950 года, к этому времени 19-я группа сбросила 489 бомб, которыми были уничтожены 15 мостов. В среднем на каждый из них пришлось точно уложить по 4 бомбы. Причиной тому была недостаточная мощность «Рэйзона».

В декабре 19-я группа начала испытания новой радиоуправляемой бомбы «Тарзон» — самого тяжелого бое-

припаса, когда-либо применявшегося в ВВС США. «Тарзон» был спроектирован фирмой «Белл Эркафт» на основе английской 5450-кг бомбы «Толлбой». Система управления бомбой состояла из самолетного передатчика AN/ARW-38 и приемника AN/URV-2, установленного на бомбе и управляющего рулевыми машинками стабилизаторов. Для облегчения слежения за бомбой через оптический прицел Норден в хвостовой части бомбы установили световой маячок. Большие размеры «Тарзона» — длина 6,22 м, диаметр 1,37 м — потребовали значительных изменений в конструкции фюзеляжа В-29. Передний и задний бомбоотсеки были объединены в один путем переделки секции между ними. Радиоприцел, размещавшийся ранее в той секции, перенесли в носовую часть за нишу передней опоры шасси, предварительно убрав оттуда стрелковую точку. Проходивший сквозь центральную секцию кессон центроплана не позволял уместить «Тарзон» в бомбоотсеке полностью, и часть бомбы выглядывала наружу, что потребовало изменить форму створок отсека. И, наконец, «решетчатое» остекление кабины бомбардира заменили на беспереплетное, позаимствованное с В-50. Всего модификации под «землетрясные» бомбы подверглись 4 В-29 19-й группы.

Огромный вес бомбы делал ее исключительно неповоротливой, поэтому из десяти «Тарзонов», сброшенных в декабре, лишь один поразил цель. Заметным успехом выделился вылет 13 января 1951 года, когда бомбардир 19-й группы, сбросив бомбу с высоты 5200 метров, уложил ее на пролет железнодорожного моста в Канге, который авиация ООН безуспешно бомбила с осени прошлого года. В марте «Тарзонами» были уничтожены два и поврежден третий мост. 29 марта три В-29 с «Тарзонами» на борту поднялись с Окинавы для удара по мосту в Синьиджу. Колесо фортуны, однако, забуксовало с первых минут, когда из-за отказа двигателя один бомбардировщик был вынужден повернуть назад. Затем по невыясненным причинам на самолете командира 19-й группы полковника Пэйна Дженнингса (Rayne Jennings) отказали сразу два двигателя, и бомбардировщик рухнул в воды Восточно-Китайского моря. Все усилия по поиску и спасению экипажа оказались тщетными. Оставшийся В-29 долетел до Синьиджу, но его «Тарзон» упал на значи-

тельном удалении от моста. На следующий день против мостов вылетели В-29 всех трех групп с обычными бомбами в бомбоотсеках. Результат оказался намного лучше, были разрушены шоссейный мост в Чхонсонджине, пролет железнодорожного моста в Манпходжине и уничтожена понтонная переправа.

На 14 апреля 1951 года экипажи БАК уничтожили 48 мостов и 27 сортировочных станций из тех, что были намечены по плану изоляции. При этом, по американским данным, с середины марта до середины апреля боевые потери «Суперфортрексов» от огня ЗА и МиГов составили 8 машин, еще 25 из-за повреждений были временно прикованы к земле. По приказу Стрэйтмейера напряжение в бомбардировочных группах было снижено до 12 вылетов в день, которые делились на удары по аэродромам, поддержку войск на поле боя и изоляцию района боевых действий. 19-я группа продолжила опыты с «Тарзонами». 20 апреля в одном из вылетов на борту В-29 возникли неполадки, и экипаж сбросил бомбу в море. От контакта с водой «Тарзон» взорвался, хотя его детонатор не был поставлен на боевой взвод. После инцидента все имеющиеся на складах бомбы были изъяты для усовершенствования их конструкции, однако и после модификации использовались недолго. Всего в ходе войны было сброшено 30 «Тарзонов», из которых 8 бомб уничтожили шесть и повредили один мост, 19 бомб в цель не попали и 3 не взорвались.

К концу мая основные силы В-29 были перенацелены на сортировочные станции и базы снабжения в тылу противника. Вылеты предполагали удары по целям вблизи Ялуцзяна, и «Суперфортрексам» вновь пришлось встретиться с МиГаами.

* * *

31 мая три звена МиГ-15 на 11-километровой высоте следовали в район Анджу, когда слева ниже была обнаружена пара В-29, прикрытая четверкой «Сейбров». Командир группы подполковник Дзюбенко левым разворотом со снижением повел первое звено в атаку. Вместе с ведомым майором Гуляевым он обстрелял правый «Суперфортрексс» с дис-

танций от 1000 до 600 метров. По тому же бомбардировщику отстрелялась вторая пара его звена — старшие лейтенанты Бобонин и Алихнович. На выходе из атаки Дзюбенко обнаружил пару F-86, которую атаковал в лоб, затем вышел в хвост — «Сейбры» вышли из боя переворотом и уходом к морю. Его ведомые пытались завязать бой со второй парой F-86, атаковавшей другое звено группы, однако та боя не приняла. Затем майор Гуляев со старшим лейтенантом Бобониным повторно атаковали В-29. Ведомый Бобонина Алехнович во время этой атаки подвергся нападению двух F-86 и, получив семь пробоин, вышел из атаки.

Другие звенья МиГов также пытались атаковать «Суперфортрессы», однако были вынуждены ввязываться в бой с «Сейбрами». Какого-либо эффекта от воздействия своих очередей на бомбардировщики летчики не наблюдали. Результативных атак по F-86 также не получилось. Во время одной из атак по В-29 старший лейтенант Семененко выскочил вперед своего ведущего майора Перевозчикова и, после выхода из атаки боевым разворотом, потерял его из виду. Больше майора Перевозчикова не видели. Как вспоминал техник-лейтенант 176-го ГвИАП Николай Чепелев, выехавшая на место боя комиссия установила, что *«он выпрыгнул, распустил парашют и вывалился из него и разбился. Потом выяснили, что парашют был не его, подвесная система не подогнана»*.

По американским данным, 31 мая 12 МиГов в районе Синыйджу атаковали два В-29 из 19-й группы, прикрытые звеном F-86, однако успеха не добились. Один МиГ был сбит огнем с В-29, еще два — пилотами «Сейбров». Тот бой был примечателен тем, что с нашей стороны в нем первый и последний раз принимала участие группа летчиков НИИ ВВС. Цель прибытия ее в Корею в документах 64-го ИАК не указана, а ветераны корпуса вспоминают, что испытатели должны были принудить «Сейбр» к посадке на нашем аэродроме. Однако при прекрасной индивидуальной подготовке летчиков их групповая слетанность и осмотрительность оказались неудовлетворительными. Понеся потерю в бою с численно уступающим противником, а впоследствии потеряв подполковника Дзюбенко в катастрофе МиГ-15 при посадке, группа убыла в Союз.

На следующий день, 1 июня, в 9.23—9.34 РТС корпуса в 25 километрах юго-западнее города Хичхон обнаружили прикрытую «Сейбрами» группу бомбардировщиков, идущую на высоте 6—10 километров из района Тхэчхона по направлению к Анджу.

На перехват В-29 были подняты пять групп МиГ-15 из 324-й и 303-й ИАД. (Пилотам 303-й ИАД впервые довелось встретиться с «Суперфортрессом», еще базируясь в Союзе, когда 26 декабря 1950 года пара капитана С.А. Бахаева и старшего лейтенанта Н. Котова из 523-го ИАП, взлетев с приморского аэродрома Воздвиженка, перехватила и сбила ВВ-29. Дивизия в составе 17-го, 18-го Гвардейского и 523-го авиаполков прибыла на усиление дивизии Кожедуба в апреле 1951 года. После усиленной месячной подготовки начала совершать боевые вылеты — сначала одним 18-м ГвИАП, а с середины июня, после ввода в строй нового аэродрома Мяогоу, всем составом.) В 9.27 взлетели 8 МиГов 176-го ГвИАП под командованием полковника С.Ф. Вишнякова. За ней в 9.34 поднялись 6 МиГов капитана Г.И. Геся из того же полка. Через минуту получили команду на взлет 10 МиГ-15 из 18-го ГвИАП под командованием капитана П.Н. Антонова. Еще через три минуты капитан С.М. Краморенко увел на перехват звено 176 ГвИАП. И, наконец, в 9.50 поднялась девятка МиГов 18-го ГвИАП, которую повел подполковник А.П. Сморчков.

Из «Боевых донесений 324-й ИАД»:

«Группа капитана АНТОНОВА на высоте 11 500 м не доходя до района КИДЗЙО, встретила 4-х бомбардировщиков противника, которые шли на высоте 7 000 м с курсом 120 гр. ...

... Капитан АНТОНОВ, приняв информацию по радио о наличии в воздухе бомбардировщиков противника, стал разворачивать группу на 190 гр. и в это время встретил пару ... Ф-86. Эта пара ... шла в лоб нашим истребителям и в последующем попыталась зайти в хвост группе АНТОНОВА. Капитан АНТОНОВ сделал левый боевой разворот и оказался выше противника, противник дальше не стал продолжать воздушный бой и ушел с курсом на юг. Одновременно капитан АНТОНОВ увидел 4-х бомбардировщиков противника, которые шли с прежним курсом, и один из которых, левый ведомый, горел, после чего стал разрушаться в воздухе. В это же время капитан АНТОНОВ получил доклад по радио от своего ведомого старшего



Старший лейтенант Евгений
Стельмах, 18-й ГвИАП 303-й ИАД

лейтенанта АГЕЕВА, что по его самолету противник атакует, и сделал левый боевой разворот, после чего он увидел 3 самолета, но не опознал их.

При подходе к этой группе самолеты рассыпались во все стороны и капитан АНТОНОВ потерял их из вида. Старший лейтенант АГЕЕВ доложил по радио о том, что двигатель его самолета работает с перебоями после атаки противника, ушел на свою точку, где с остановленным двигателем благополучно произвел посадку. Летчик невредим, самолет имеет 21 пробоину.

Ведущий второй пары звена гвардии капитана КОРНИЕНКО, — старший лейтенант СТЕЛЬМАХ с ведомым капитаном МУРАВЬЕВЫМ, увидя бомбардировщиков противника, самостоятельно атаковал их, при этом сбил один В-29, который горящим, разрушаясь в воздухе, упал в районе южнее ЭДЗЮ. О падении самолета противника подтверждают экипажи, участвовавшие в воздушном бою, и оперативная группа ВПУ № 1. Старший лейтенант СТЕЛЬМАХ перед началом атаки передал по радио: «Иду в атаку на бомбардировщика», а после атаки сообщил, что у него «боеприпасы вышли, повреждено управление самолетом» и он идет на свой аэродром. Однако, СТЕЛЬМАХ на аэродром посадки не вернулся. Предположительно произвел вынужденную посадку на территории Кореи. Организованы поиски старшего лейтенанта СТЕЛЬМАХА».

Другие группы МиГов встреч с бомбардировщиками не имели. Документы 303-й ИАД содержат записи о том, что 1 июня старший лейтенант Евгений Михайлович Стельмах сбил два В-29, но сам был сбит оборонительным огнем бом-

бардировщиков и погиб на земле в перестрелке с китайскими пехотинцами. Однако заместитель командира 18-го ГвИАП Александр Павлович Сморчков трактует события несколько иначе:

«...Был у меня в полку летчик Женька Стельмах, футболист такой... Эскадрилья Антонова в составе 12 МиГов была поднята, дымка стояла сумасшедшая. И представьте себе, двенадцать человек летят и не видят этого В-29, прикрытого восьмеркой «Сейбров». А Стельмах как-то за коньяком поспорил — я, мол, покажу, как надо сбивать. Мы тогда



Заместитель командира 18-го ГвИАП Александр Сморчков (4 победы во Второй мировой войне, 12 побед в Корее)

только вступали в бои, не размялись еще... И вот он в этой дымке замечает «крепость», — она ниже была, — ничего никому не передает и прямоком рвет туда. Он ее сбивает, и она оказывается самолетом для исследования средств ПВО Северной Кореи. У нее якобы была возможность напрямую морзянкой передавать информацию в Вашингтон. Там на борту был полковник из штаба американской армии. Он с парашютом выпрыгнул, его взяли тепленьким — и в Москву на разговор...

Стельмаху за это потом Героя дали, посмертно... Он «крепость» сбил, и его тут же сбили «Сейбры», их-то восемь, а он один. Катапультировался. К нему подбежали китайские добровольцы, а он принял их за американских диверсантов, двоих или троих убил и сам застрелился... Это была первая наша потеря».

Американские источники сообщают, что 1 июня МиГи, дождавшись ухода истребительного эскорта, атаковали 4 В-29 из 98-й группы. Один бомбардировщик был сбит и два получили тяжелые повреждения. На счета двух борт-

стрелков были записаны по одному МиГ-15. В бою с подошедшими F-86 были сбиты еще два МиГа.

В течение последующих почти пяти месяцев вылеты против «крепостей» были редкими и нерезультативными для пилотов 64-го ИАК. При этом попытка перехвата В-29 26 июня закончилась трагически.

В тот день четыре «Суперфортресса» выполняли удар по аэродрому вблизи Синьиджу. Непосредственное сопровождение бомбардировщиков осуществляли 24 «Тандерджета» — 16 самолетов из 182-й эскадрильи 136-го авиакрыла и 8 из 27-го крыла. F-84, поднявшись с японской авиабазы Итадзукэ, встретились с «подопечными» в районе острова Чходо, общим боевым порядком над Корейским заливом проследовали курсом на север и, достигнув точки около 75 км южнее устья Ялуцзяна, пересекли береговую черту. В это время пилот одного из «Тандерджетов» сообщил о неполадках с двигателем и под прикрытием ведомого направился в район острова Синмидо. Там он катапультировался, и уже через несколько минут был поднят на борт спасательного гидросамолета SA-16. Остальные 22 истребителя на высоте 7650 м продолжили полет.

На перехват бомбардировщиков поднялись группы 3 эскадрилий 17-го ИАП (8, 6 и 6 самолетов). Из-за позднего выхода В-29 на сушу и эффективных действий «Сейбров», выставивших «заслон» над Ялуцзяном, сорвать бомбардировку наши летчики не успели. Группа В-29 с высоты около 7150 м без каких-либо помех отбомбилась по ВПП аэродрома и, по заверениям пилотов «Тандерджетов», почти полностью разрушила ее.

«Суперфортрессы» легли на обратный курс, и через четыре минуты, примерно в 14.35, пилот F-84 1-й лейтенант Джозеф К. Чепмен (Joseph C. Chapman) сообщил об атаке МиГов сзади сверху. «Короли» — одно из звеньев F-84 — развернулись на противника и сорвали атаку.

Прорваться к бомбардировщикам удалось лишь одной нашей паре, ведомой старшим лейтенантом Фокиным. Фокин, сблизившись с задним В-29 на километровую дистанцию, дал две длинные очереди, после чего подвергся атаке пары истребителей прикрытия и вышел из-под удара боевым разворотом. В это время его ведомый старший лейте-

нант Агранович, прикрывая атаку ведущего, сам попал под огонь «Тандерджетов». В руках американских пилотов оказались два основных козыря, решивших исход боя, — преимущество в высоте и внезапность атаки. Вспоминает ведущий звена «Королей» 182-й истребительно-бомбардировочной эскадрильи 1-й лейтенант Артур Е. Олайер (Arthur E. Oligher):

«Когда Джо (лейтенант Чепмен) сообщил о МиГах, он уточнил, что они находятся точно подо мной. Я перевернул самолет на спину и увидел внизу МиГ, атакующий бомбардировщики с 6 часов. Как только он перешел в набор высоты, я открыл по нему огонь и продолжал стрелять все время, пока он шел вверх. Он выполнил полубочку и перешел в нисходящую петлю. Я спикировал за ним. Расстреляв около 1200 патронов, я увидел, что шасси МиГа «выпали» из крыла, и на высоте около 6000 футов (1 830 м) он перешел в прямолинейный горизонтальный полет. Я последовал за ним и, ведя огонь длинными очередями, продолжал отмечать попадания. Я стрелял под горизонтальным углом 15 градусов (что соответствует ракурсу 1/4. — Авт.) и мог при этом видеть пилота в кабине МиГа. МиГ начал крутить левую «бочку», и мы совершили три витка, идя кабине к кабине. Затем он выполнил замедленную «бочку» с высокой перегрузкой и сорвался в «штопор». Анди (капитан Андервуд) дал по нему очередь под углом 15 градусов, я же продолжал стрелять, пока он штопорил, и сопровождал его до самой земли. При ударе он взорвался, и взрыв отбросил хвостовое оперение МиГа на добрых 50 футов (15 м) от места падения».

Согласно официальным документам, лейтенант Олайер разделил победу с коллегой по эскадрилье капитаном Гарри Л. Андервудом (Harry L. Underwood), который вспоминал: *«Я пошел в атаку на МиГ и увидел, что его правая опора шасси выпущена. Я открыл огонь и отметил хорошие попадания в районе кабины и вдоль всего фюзеляжа, а затем последовал за ним вниз до того момента, как он разбился».*

Горящий МиГ-15 старшего лейтенанта Аграновича упал в 17 километрах юго-западнее Пхенвона. Летчик погиб.

Как указывалось в описании боя, представленном командиром 17-го полка в штаб дивизии, «...Фотопленка старшего лейтенанта Фокина предварительного подтверждает сбитие самолета типа Б-29. Старший лейтенант Фокин был

по самолету Б-29 с дистанции 860 метров под ракурсом 0/4, на снимке заметны шесть разрывов снарядов». Через три дня, 30 июня, после изучения снимков начальник воздушно-стрелковой службы 303-й дивизии на сопроводительном листе к описанию боя сделал запись: *«Фотоснимки, присланные к описанию боя, ничего не подтверждают»*. Иностранские издания сообщают, что 26 июня 1951 года в результате единственной атаки МиГов был поврежден один В-29. Пилоту пришлось отключить один двигатель, однако он не покинул строй и благополучно привел машину на базу.

МиГи 64-го ИАК возьмут реванш у «Суперфортрессов» лишь четыре месяца спустя...

* * *

Кроме наших частей, в отражении налетов В-29 принимали участие китайские, а позже и северокорейские летчики. Об одном из перехватов, проведенных китайцами, А.П. Сморгков вспоминал: *«...К нам на аэродром как-то шлепнулся китаец, выскочил из кабины бледный, руки трясутся, кричит: «Пленка! Пленка!»... Разрядили его фотопулемет, пленку проявили, а там такая «крепостина», хоть заклепки считай!»* К сожалению, дата этого события не известна.

Другая встреча китайских пилотов с В-29 произошла 9 июля 1951 года, когда 6 МиГ-15 ВВС НОАК вылетали в район Синьиджу на перехват шести «Суперфортрессов» 19-й БАГ. Для прикрытия союзников в небо поднялись 10 истребителей 17-го ИАП под командованием майора Масленникова. При подходе к Анджу наши летчики встретили три группы «Сейбров» общей численностью до 20 самолетов. Согласно описанию боя, *«...Все группы истребителей противника были связаны боем группой майора Масленникова. Во время боя майор Масленников обнаружил 2 звена бомбардировщиков Б-29, находившихся над морем с курсом в море, которых атаковывало звено китайских истребителей. Результат боя ... с Б-29 майор Масленников не наблюдал, вследствие ведения боя с превосходящими силами противника»*.

Другим свидетелем того боя стал командир эскадрильи 523-го ИАП майор Виктор Павлович Попов: *«...Я вводил в бой китайцев. Четыре раза с ними летал на высотах 6, 8, 10 и*

12 тысяч, вводил их в бой в составе полка. Они по-русски не понимают, я по-китайски — ни бельмеса. Приходилось передавать команду на землю, китаец переводил и отсылал своим.

После одного из таких вылетов сажусь и вижу — что-то китайцы бегают, суется. Оказалось, что их замкомполка, уже когда мы возвращались, обнаружил в море В-29, перешел береговую черту и понесся к нему. Подходит к «крепости», а скорость велика. Выпустил тормоза — не помогло, шасси выпустил — не помогло. Выпустил закрылки, сбил В-29, но скорость потерял и истребители прикрытия его сбили... Китайцы победу празднуют, а что летчик погиб — все равно. Много у них тогда шороху было...»

По итогам боя два сбитых МиГа были записаны на счет стрелка В-29 30-й эскадрильи сержанта Гэса Опфера (Gus C. Orfer) и один на счет пилота F-86 капитана Милтона Е. Нелсона (Milton E. Nelson) из 335-й эскадрильи. Все «Суперфортрессы» вернулись на базу.

История 9 июля имела несколько необычное продолжение. Китайский МиГ-15 упал на мелководье недалеко от устья Ялуцзяна, чем дал противнику долгожданную возможность изучить «корейскую загадку». В операции по изъятию МиГа принимали участие американские ВВС, ВМС и армия, части ЮКА и корабли ВМС Великобритании. Обломки удалось поднять на борт английского катера, и затем они были отправлены в Соединенные Штаты на авиабазу Райт-Паттерсон (сейчас Эглин). Однако МиГ получил слишком большие повреждения в бою и при падении, поэтому вытянуть что-либо важное из его останков американским специалистами не удалось.

К сожалению, более подробными данными об итогах боев китайских или корейских частей с В-29 мы не располагаем. В итоговом списке побед китайско-корейской Объединенной воздушной армии сбитые «Суперфортрессы» не значатся.

Цель — аэродромы

Весной 1951 года линия фронта стабилизировалась на реке Ханган севернее Сеула. С этого времени и до конца войны стороны начинали бесчисленные большие и малые

наступления и контрнаступления, в огне войны сгорали все новые и новые тысячи жизней, однако линией раздела Корейского полуострова так и осталась 38-я параллель. Главной силой, благодаря которой войскам ООН удалось сдерживать численно превосходящие корейско-китайские армии, была воздушная мощь Дальневосточных ВВС США. Мелкие группы штурмовиков, изучившие тыловые районы войск КНА и КНД как свои пять пальцев, мгновенно обнаруживали любые изменения на местности и наносили удар, не оставляя противнику шансов спрятаться. На дорогах Северной Кореи воздушный террор не прекращался ни на час, лишь немного ослабевал ночью. Дневной переход по основным дорогам был невозможен даже для одиночного грузовика, не говоря уже об автоколонне. Корейско-китайские войска, фактически отрезанные от своих тыловых частей, испытывали на фронте острейшую нужду в самом необходимом — свежих подкреплениях, оружии, боеприпасах, провианте, медикаментах... Прикрыть с воздуха все коммуникации Северной Кореи 64-й ИАК был просто не в состоянии, что объяснялось следующими объективными причинами:

«— сложностью воздушной обстановки, вытекающей из значительного численного превосходства авиации противника;

— необходимостью прикрытия весьма важных объектов на широком фронте только своими силами, при почти полном отсутствии поддержки со стороны китайской и корейской авиации;

— недостаточно высоким боевым составом корпуса, выражающимся в среднем: до октября месяца 1951 года — 160 боеготовых экипажей МиГ-15 и 20 экипажей Ла-11, и с начала октября — 100 боеготовых экипажей МиГ-15 и 20 экипажей Ла-11;

— крайней ограниченностью аэродромной сети в районе действия, полностью исключающей возможность проведения аэродромного маневра вперед и по фронту».

Последний факт — отсутствие аэродромов на территории Северной Кореи — чрезвычайно удручал и командование китайско-корейской Объединенной воздушной армии. На вооружении ОВА, помимо МиГ-15, находились истребители Як-9, Ла-9, штурмовики Ил-10 и бомбардировщики Ту-2.

Все они теоретически могли действовать на поле боя и на коммуникациях в тылу войск ООН. Однако им требовалось прикрытие, а МиГи, вылетая с баз Маньчжурии, не были способны дотянуться до линии фронта. Таким образом, передовые аэродромы в Северной Корее могли бы помочь завоеванию господства в воздухе над всей ее территорией и в конечном счете способствовали бы коренному перелому в ходе наземной войны.

Одним из первых корейцы пытались построить аэродром Ыйджу на южном берегу Ялуцзяна, в непосредственной близости от Аньдунского аэроузла. Попытки, однако, успехом не увенчались. Как писал Джеймс Джонсон, *«...В конце 1950 года русские и китайцы получили подкрепление в виде первой северокорейской части на МиГ-15, базировавшейся на аэродроме Ыйджу недалеко от границы с Маньчжурией».*

Затея с Ыйджу была глупостью с момента ее зарождения, так как американцы, постоянно применяя наступательную тактику и впервые получив возможность атаковать «реактивную» базу противника, наносили по аэродрому удары днем и ночью... Примерно после шести недель избиения, авиация Северной Кореи ушла в Маньчжурию, откуда вернулась лишь после подписания перемирия».

К концу сентября 1951 года «Аллея МиГов» стала слишком опасным местом для любых ударных самолетов ООН, если те не обеспечивались должным прикрытием F-86. Однако «Сейбров» катастрофически не хватало. Так, например, в июне в распоряжении командира 4-го авиакрыла полковника Германа А. Шмида (Herman A. Schmid) находилось лишь 44 «Сейбра», да и те в основном лишь на бумаге. Реально же огромный дефицит запасных частей, трудности с ремонтом поврежденных самолетов, скудное пополнение техникой приводили к тому, что, по словам Шмида, *«техническим службам приходилось творить чудеса, чтобы поднять в воздух хотя бы половину «Сейбров»*. Командиры 5-й ВА бомбардировали Вашингтон требованиями прислать в Корею второе авиакрыло F-86 или хотя бы провести перевооружение одного из существующих авиакрыльев с «Шутинг Старов» на «Сейбры». Генерал Фрэнк Ф. Эверест (Frank F. Everest), вступивший в должность командира 5-й ВА 1 июня 1951 года, не был исключением. И когда в сентябре на его за-

прос на F-86 пришел очередной отказ, он отменил вылеты штурмовиков к Ялуцзяну, перенацелив их на районы от реки Чхончхонган до Пхеньяна. Северокорейцы получили возможность вернуться к постройке аэродромов.

В начале октября разведывательные самолеты среди прочих начали привозить снимки, показывающие 18 почти готовых аэродромов. Наиболее совершенными из них могли стать три, способные принять реактивную технику, — Нам-си, Тхэчхон и Саамчан. МиГи, базируясь на любом из них, могли обеспечить прикрытием Ил-10, которые получили бы возможность вести штурмовку тыловых объектов войск ООН. Базируясь на этих аэродромах, МиГи могли бы расширить свою «Аллею» до размеров парка, покрывающего почти всю территорию Северной Кореи. Комплекс аэродромов немедленно стал целью № 1 для ДВ ВВС.

Для пилотов истребителей-бомбардировщиков задача по уничтожению аэродромов оказалась бы слишком тяжелой. Для надежного выведения их из строя требовался сосредоточенный налет крупных ударных сил, для прикрытия которых «Сейбров» не хватало. Единственной силой, реально способной уничтожить аэродромы, оказались В-29 — звено «Суперфортрессов» по мощи удара не уступало авиакрылу штурмовиков.

Ради безопасности решено было бомбить аэродромы относительно небольшими силами В-29 ночью, используя навигационную радиосистему SHORAN.

При использовании системы по прямому назначению, т. е. при определении местоположения самолета, бортовая аппаратура, получая сигналы от двух радиостанций, определяла удаление самолета от каждой из них. Координаты станций были известны и заранее введены в вычислительный навигационный комплекс бомбардировщика, поэтому текущее положение самолета с высокой точностью вычислялось в каждый момент времени. При бомбометании с использованием SHORAN решалась обратная задача. Поскольку каждую цель можно было представить на карте точкой пересечения двух дуг с центрами в местах расположения радиостанций, то бомбардировщик для выхода в точку сброса бомб «вставал» на одну (основную) дугу и шел по ней до пересечения со вспомогательной. Летчик при этом ориенти-

ровался по показаниям аппаратуры, показывающей удаление от основной станции. Кроме того, прицельно-навигационный комплекс постоянно определял и дальность до второй станции и, как только она становилась равна заданной, производил автоматическое бомбометание. Координаты намеченных к уничтожению целей снимались с фотографий, полученных из разведывательных эскадрилий. Система SHORAN требовала от экипажа В-29 определенных навыков и при использовании должным образом давала очень высокие результаты в любое время суток в любых метеоусловиях. Однако в первых двух вылетах В-29 307-й группы против аэродрома Саамчан, проведенных 13 и 14 октября, ни одна бомба не упала даже рядом с целью.

Вопрос с аэродромами требовал срочного решения. Штаб ДВ ВВС, не имея альтернативы, решился на крупномасштабные дневные налеты. Для прикрытия «заслоном» и сопровождения В-29 дни их вылетов становились днями «максимального напряжения» в реактивных истребительных и истребительно-бомбардировочных частях.

Первый подобный вылет состоялся 18 октября. Бомбардировщики 98-й группы, целью которых был Тхэчхон, не встретились с истребителями сопровождения и отбомбились по запасной цели. В то же время 19-я группа нанесла удар по Саамчану — самому южному из трех аэродромов. 21 октября 98-я группа вновь получила целью Тхэчхон и вновь, разминувшись с прикрытием, атаковала запасную цель. Задача уничтожения Тхэчхона была переложена на плечи бомбардировщиков 19-й группы. Их вылет, состоявшийся на следующий день, в понедельник 22 октября, открыл самую страшную неделю в истории Бомбардировочного командования.

Это был массированный налет на несколько целей одновременно. Согласно нашим архивным документам, немногим позже 15.00 в зоне ответственности советских дивизий появились 12 В-29 и более полусотни (в различных документах от 64 до 106) истребителей разных типов, идущих в пяти группах в район Анджу. В то время как «Сейбры» патрулировали в районе Тхэчхон — акчхон — Анджу на высоте 9000 метров, штурмовики F-80 и F-84 наносили удары по железнодорожным станциям в районе Сукчон-Анджу-Сунчхон.

В 15.03 начался подъем истребителей 303-й ИАД — 20 МиГ-15 17-го ИАП, 14 МиГ-15 18-го ГвИАП и 20 МиГ-15 523-го ИАП. Задачей летчиков стояло отражение налета штурмовой и бомбардировочной авиации противника. К этому времени цель «Суперфортрессов» оставалась неясной. Вскоре группы 17 и 523-го полков вступили в бой со штурмовиками. Группу 18-го ГвИАП, набравшую высоту 10 000 метров, с земли начали наводить на В-29...

Вспоминает А. П. Сморгков: «...Вылеты против В-29 были самыми сложными. Один из них мне наиболее запомнился... Нас подняли в сложных метеоусловиях, а мы не были «классными» летчиками. Есть разрывчик в облаках — мы в него, а пока набирали 10 тысяч, все затянуло полностью. Потом дают команду следовать таким-то курсом, там, говорят, «большие». Надо было терять 5 тысяч высоты и выходить под облака. Но как пройти сквозь сплошную облачность? Один я могу, а нас целый полк. И ведь у «земли» не спросишь, скажут: «Сам соображай!» — а потом еще и врежут...

Оглянулся — весь полк за мной, строй держит хорошо. «Будем пикировать», — передаю, — «всем повнимательней, в облаках не «смыкать»!» Пикирую, боюсь шевельнуться, поглядываю на ведомого, — вот он, рядом, а дальше не видать ни черта. На душе кошки скребут — только бы никто не столкнулся! Я ведь, как командир, за всех своих летчиков несу моральную ответственность... И юридическую тоже. Столкнется хоть одна пара — и ты обязательно будешь виноват!

Тем не менее облачность мы пробили. За фонарем все светлее, светлее, и, наконец, мы под облаками, а перед нами в 3-х километрах — «крепости». По подсчетам КП, там было 12 бомбардировщиков, — я их и сам пересчитал, — и до 120 истребителей прикрытия. Как там полк мой? Оглянулся, — ё-моё! — все мои молодцы со мной, и сразу легко стало на душе. Я ребятам говорю: «Бьем «больших», не забываем про «мелочь»!» — и мы идем в атаку. Они шпарят на форсажах, но у них скорость — 500, а у нас — 1100. А в прикрытии, похоже, трусы оказались. Жмешь на МиГе парой, четверкой — а они разлетаются во все стороны, дают дорогу к «крепостям». Хорошо, думаю, ребята на нас работают.

Даю одну очередь. Смотрю — далековато, трасса вниз уходит. Быстро подошел поближе, и пошли снаряды ровно. Ударил по правой «коробке», — это два двигателя, — «раздел» мо-

торы, а там, в крыле, цистерна бензина — и пошла крепость вниз... В таком красном пламени... Тут из нее «десант» посыпался. Шесть парашютов я увидел, остальных высматривать некогда — их прикрытие опомнилось.

Я всегда своих ребят учил, что на такую махину, как В-29, не жалко всего боекомплекта. Если каждый из нас отдаст ей весь запас и каждый собьет — будет здорово. В тот раз у меня после «крепости» остались снаряды, я еще F-84 сбил. Затем говорю Володе Воистинных, своему ведомому: «Выходи вперед, я прикрою». Но к тому времени бой уже угас. С земли командуют: «Ковер!» — все на посадку...»

Согласно документам звено подполковника Сморчкова атаковало заднюю четверку «Суперфортрессов». А.П. Сморчков открыл огонь с дистанции 900 метров и прекратил атаку лишь на дистанции 300 метров. Ведомый лейтенант Воистинных безрезультатно вел огонь по заднему бомбардировщику с большой дальности. Вторая пара нашего звена — гвардии старшие лейтенанты Степанов и Шабанов — атаковала вторую пару звена В-29. После их очередей бомбардировщики *«...продолжали сохранять свое место в строю, но экипажи наблюдали попадания снарядов по фюзеляжу В-29 и в плоскости».*

С нашей стороны 2 МиГа 18-го ГвИАП получили небольшие повреждения, предположительно от огня F-84, сопровождавших «Суперфортрессы».

После боя командир 303-й ИАД Куманичкин в своем приказе сообщил: *«22.10.51 14 экипажей 18 гв. иап, действуя в группе прикрытия соединения в районе Тэйсю, пробili облачность и на высоте 5000 м встретили 12 В-29 под непосредственным прикрытием 12 Ф-84 и 8 Глостер «Метеор-4». Ведущий группы заместитель командира полка подполковник Сморчков принял решение сковать боем истребители прикрытия и атаковать бомбардировщики. <...> В бою сбито 5 Ф-84 и 1 В-29, подбито 2 В-29. Подполковник Сморчков в воздушном бою лично сбил 1 В-29 и 1 Ф-84».*

Позже появились данные о том, что В-29, поврежденные старшими лейтенантами Степановым и Шабановым, упали в море и были записаны на их счета сбитыми. Одновременно количество побед летчиков 18-го ГвИАП над F-84 уменьшилось до трех. Американские источники сообщают, что в ударе по аэродрому принимали участие 9 В-29

19-й группы под непосредственным прикрытием 24 «Тандерджетов», и признают потерю в том бою лишь одного бомбардировщика.

«Черный вторник»

Если в том, что МиГи и В-29 встретились в понедельник, был некий элемент случайности, то во вторник экипажи «Суперфортрессов» ожидал хорошо спланированный горячий прием. О бое 23 октября 1951 года знают все ветераны, его упоминают авторы всего мира. Мы уделяем этому дню особое внимание, поскольку он стал действительно этапным в истории войны — «Черный вторник».

Из описания боя:

«В период 8.10—8.30 (9.10—9.30) нашими РТС на высотах 65 00—8 000 м на рубеже КАЙСЮ-КИНСЕН-ЙСЕН-ИОТОКУ было обнаружено 8 групп самолетов противника, в составе от 8 до 32 самолетов в группе, в общем количестве до 200 истребителей типа Ф-86, Ф-84, Ф-80 и Глостер «Метеор-4» и две группы бомбардировщиков по 10—12 В-29, которые в период 8.35—9.04 (9.35—10.04) нанесли сосредоточенный бомбо-штурмовой удар в районах: штурмовики — АНСЮ, ХАКУСЕН, ТЭЙСЮ с высот от 4 000 м до бреющего полета, и бомбардировщики — по аэродрому НАНСИ с высоты 7000 м (бомбы упали в 2 км южнее аэродрома; аэродром невредим).

Действия штурмовиков и бомбардировщиков обеспечивались истребительным «заслоном» в составе 40 Ф-86, патрулировавшим в районе КИДЗЙО-СЕНСЕН на высотах 8000—10 000 м, и непосредственным патрулированием в составе до 80 истребителей на высотах 6 000—9 000 м. Всего в налете участвовало до 200 истребителей и 22 бомбардировщика.

ЗАМЫСЕЛ ПРОТИВНИКА:

С целью нарушения снабжения корейско-китайских войск и вывода из строя аэродромов ТАЙСЕН и НАНСИ нанести сосредоточенный бомбо-штурмовой удар по мостам, переправам, ж.д. перегонам и строящимся аэродромам, применив для этого большое количество штурмовиков и бомбардировщиков, действующих под сильным прикрытием истребителей.

РЕШЕНИЕ КОМАНДИРА:

Оценив обстановку, командир 64 ИАК решил: сосредоточенный налет бомбардировщиков и штурмовиков противни-

ка отражать составом двух дивизий корпуса, путем последовательного ввода их в бой.

В соответствии с этим решением 303 ИАД в составе 17, 18 и 523 ИАП (58 МиГ-15) составляла первый эшелон и имела задачей нанести удар по основной группировке бомбардировщиков и штурмовиков противника;

324 ИАД в составе 176 и 196 ИАП (26 МиГ-15) составляла второй эшелон корпуса, с задачей наращивания сил в бою и обеспечения выхода из боя частей 303 ИАД. 351 ИАП составлял резерв командира корпуса... (В описываемый период отдельный 351-й ИАП, — командир подполковник Иван Андреевич Ефимов, — имел на вооружении Ла-11 и выполнял боевые задачи ночью. — Авт.)

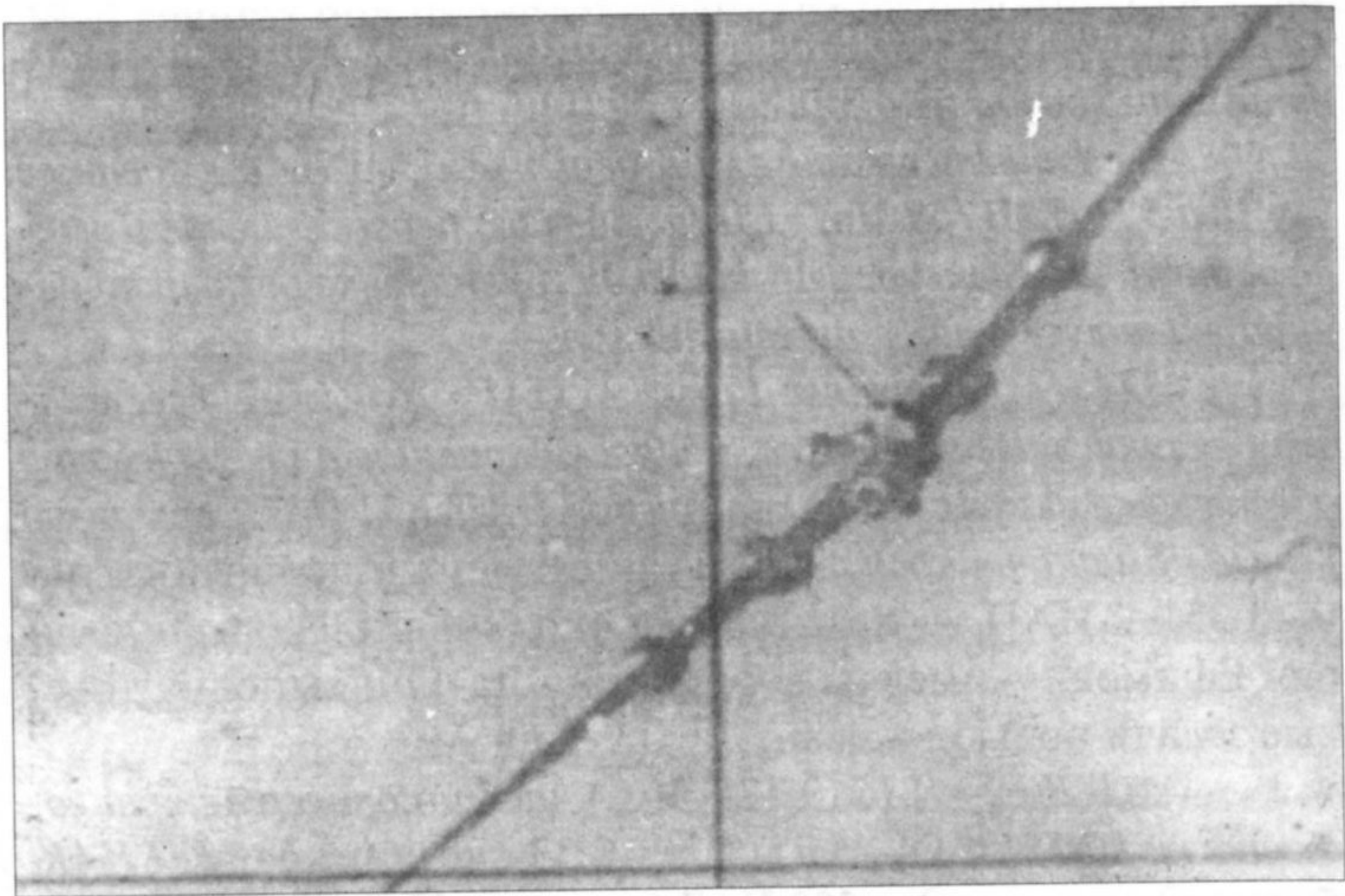
... В 8.12—8.16 (9.12—9.16) части корпуса заняли готовность № 1. В 8.24—8.33 (9.24—9.33), по команде с КП ИАК, была поднята в воздух 303 ИАД в составе 17 ИАП (20 МиГ-15) под командованием майора МАСЛЕННИКОВА, 18-го ГвИАП (20 МиГ-15) под командованием подполковника СМОРЧКОВА и 523 ИАП (18 МиГ-15) под командованием майора ОСЬКИНА.

В 8.40—8.45 (9.40—9.45), по команде с КП ИАК, была поднята в воздух 324 ИАД в составе 176-го ГвИАП (14 МиГ-15) под командованием полковника ВИШНЯКОВА и 196 ИАП (12 МиГ-15) под командованием майора МИТУСОВА...

... Полки 303 и 324 ИАД производили сбор способом разворота на 90 и 180 вдоль правого берега реки Ялуцзян. После набора высоты 5000—6000 м, части курсовым способом направлялись в район АНСЮ-ТАЙСЕН. Наведение наших истребителей осуществлялось с КП ИАК, ИАД и ВПУ № 2. Главное внимание при этом было обращено на их наведение на группы бомбардировщиков.

Боевой порядок 303 ИАД состоял из ударной и прикрывающей групп, следующих в «колонне» полков в пределах зрительной видимости. В ударную группу входили 523 и 18 ИАП, в прикрывающую — 17 ИАП. Старшим дивизионной группы был назначен подполковник СМОРЧКОВ.

Боевой порядок 324 ИАД также состоял из ударной и прикрывающей групп, следующих в «колонне» полков на удалении 6—7 км. В ударную группу входил 196 ИАП и в прикрывающую — 176-го ГвИАП. Старшим дивизионной группы был назначен полковник ВИШНЯКОВ.



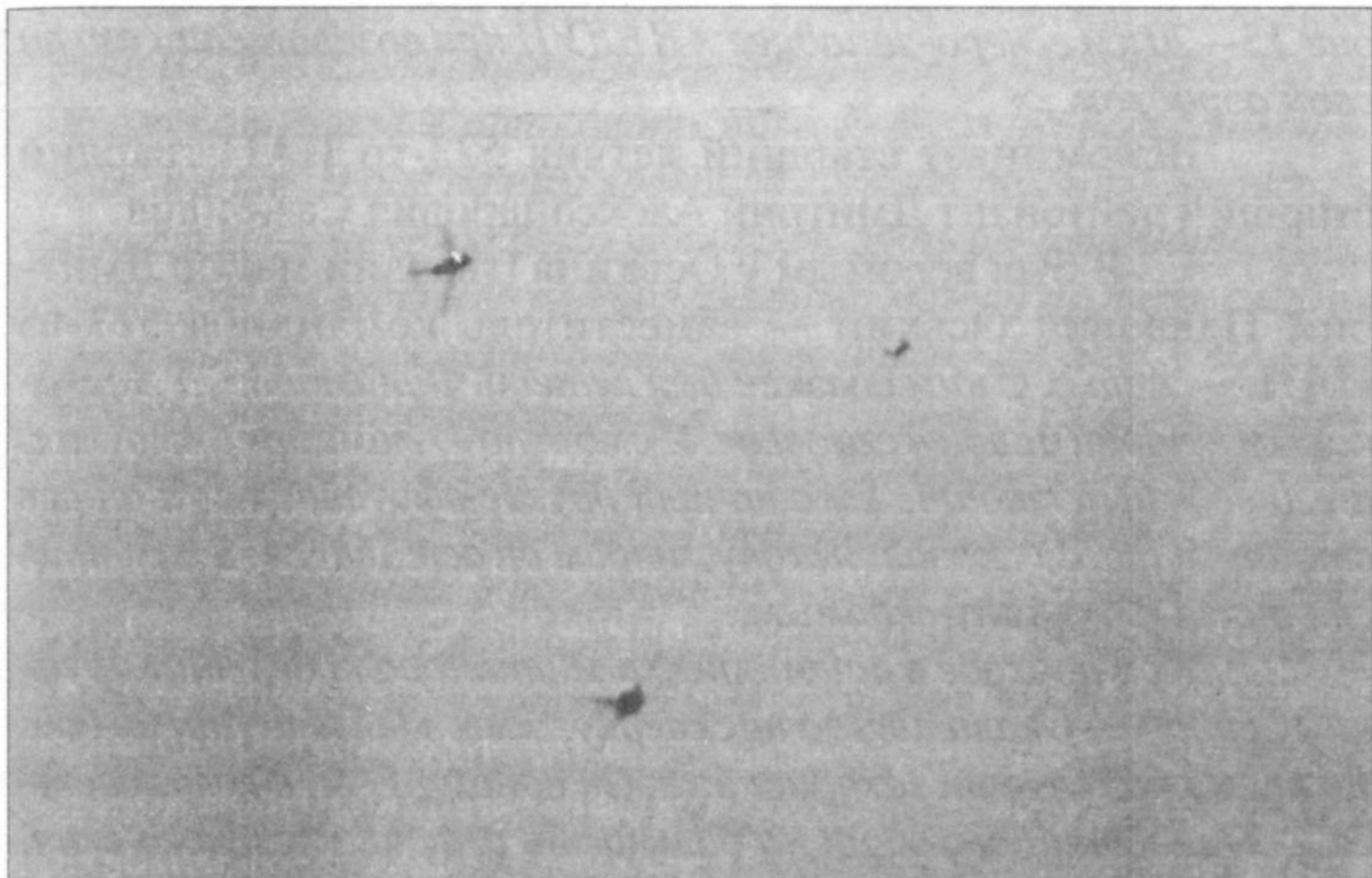
В-29 в кадре фотокинопулемета подполковника Сморчкова из 18-го ГвИАП 303-й ИАД. 23 октября 1951 года

В 9.40 (10.40) 18-го ГвИАП, следуя на высоте 8000 м во главе ударной группы, в районе 20—25 км восточнее ГИСЮ на встречных и встречно-пересекающихся курсах встретил истребительный «заслон», силами до 40 Ф-86, следующих в боевом порядке «змейка» восьмерок, восьмерки в «пеленге» звеньев, звенья в «пеленге» пар.

В это же время командир группы подполковник СМОРЧКОВ впереди слева на высоте 5000 м обнаружил 8 Б-29, следующих в боевом порядке «фронт», с интервалами между самолетами в 40—50 м, с курсом на юг, под непосредственным прикрытием до 30 Ф-84, находящихся справа, слева, сзади и выше на 600—800 м по отношению строя бомбардировщиков, группами по 6—8 самолетов.

Оценив обстановку, командир группы приказал: составом 1 и 3 АЭ (14 МиГ-15) связать боем истребителей Ф-86, а 2 АЭ (6 МиГ-15) — атаковать бомбардировщиков. По команде командира группы наши истребители вступили в бой согласно принятому решению. В результате боя, по докладам летчиков и данным фотоконтроля, было сбито 2 Б-29 и 2 Ф-84.

В 9.43 (10.43) 523 ИАП (18 МиГ-15) под командованием майора ОСЬКИНА, следуя на высоте 9000 м в составе ударной



Три МиГ-15 заходят в атаку. Октябрь 1951 г. (Aerospace Publishing)

группы за 18-го ГвИАП, в районе 20—40 км юго-западнее ТАЙСЕН заметил на высоте 7000 м 8 Ф-86, следовавших на пересекающихся курсах. Довернувшись звеном вправо на 90, впереди, слева, на высоте 5 000 м обнаружил 9 Б-29 и до 40 Ф-84, Ф-86 и Глостер «Метеор-4».

Боевой порядок Б-29: ведущее звено, три самолета, в плотном строю «клин», ведомая шестерка — на 4000—5000 м сзади и справа по отношению ведущего звена, в боевом порядке «фронт» (6 Б-29 являлись группой, которую атаковали наши истребители). Истребители непосредственного прикрытия располагались: 8 Глостер «Метеор-4» — впереди на 2000—3000 м, правее на 1000—2000 м и с превышением 600—800 м по отношению к Б-29; Ф-84 находились слева, справа и сзади, на удалении 1000—2000 м по отношению к Б-29, по 4—8 Ф-84 в группе. Две группы по — 8 Ф-86 в боевом порядке «пеленг» звеньев патрулировали справа, сзади Б-29, на высоте 8000 м, на удалении 10—15 км от них. По команде ведущего полк вступил в бой с бомбардировщиками и истребителями противника.

В результате воздушного боя, по докладам летчиков и данным фотоконтроля, было сбито 5 Б-29 и 1 Ф-84. Свои потери: сбит ст. л-нт ХУРТИН, которого атаковали 4 Ф-86 в рай-

оне 15—20 км северо-западнее АНЬДУН при возвращении его на свой аэродром...»

Вспоминает старший летчик 523-го ИАП гвардии старший лейтенант Дмитрий Александрович Самойлов:

«... Я был ведомым у Оськина (гвардии майор Дмитрий Павлович Оськин — заместитель командира 523-го ИАП. — Авт.). С ним должен был лететь Филимонов, а я с Зыковым второй парой в его звене. Я смотрю — командир вырулил, а его ведомый стоит. Уже начали другие выруливать, а он все стоит. Я тогда сказал Зыкову, чтобы он оставался, а сам пристроился к Оськину ведомым.

При подходе в район Ансю нас атаковала большая группа «Сейбров». Свалились на нас сверху, и мы завязали с ними бой. Во время боя Оськин заходит в хвост одному F-86 и сблизается... Уже почти выходит на дальность действительного огня, уже меньше 800 метров — и в этот момент я вижу, что снизу к району боя подходит группа В-29. То, что их было девять — это точно, а были ли еще группы — не знаю. Я Оськину кричу: «Справа внизу «большие»!» Он тоже их, очевидно, заметил, прекратил атаку по F-86 и перевел самолет полупереворотом на снижение, я — за ним.



Пилоты 523-го ИАП 303-й ИАД: справа — Дмитрий Самойлов (10 побед в Корее), слева — его ведомый Михаил Зыков (4 победы в Корее)

Он произвел атаку на встречных курсах, в лоб зажег один В-29, и когда строил маневр для повторной атаки, то сзади его попыталась атаковать пара F-84 из непосредственного прикрытия. Я дал по ним хорошую заградительную очередь, неприцельно — некогда было целиться, лишь бы отогнать...

Нам горючего для боя хватало минут на пять с небольшим, затем уже надо было домой идти. Да еще у Ялуцзяна обычно дежурила шестерка, а то и больше «Сейбров», ловили нас на выходе из боя. Ну, и последовала команда на выход... Оськин в том бою сбил два В-29, Шеварев один, Дьяченко, а кто-то из летчиков привез одну пробоину в киле — весь урон от стрелков. А Хуртин... Его сбили после пересечения Ялуцзяна. Он уже над китайской территорией шел, в районе Аньдуна...»

Из описания боя:

«... В 9.45 (10.45) 17 ИАП (20 МиГ-15) под командованием майора МАСЛЕННИКОВА, следуя в группе прикрытия, на высоте 8500 м обнаружил на встречно-пересекающихся курсах группу до 20 Ф-86, следовавших слева, выше на 500 м по отношению к МиГ-15, в боевом порядке «колонна» восьмерок и четверок. В это же время экипажами полка на высоте 7000 м были обнаружены 11 Б-29 под прикрытием истребителей типа Ф-84 и Глостер «Метеор-4». Боевой порядок бомбардировщиков состоял из «колонны» отрядов (первый отряд — три самолета в строю «клин», второй и третий — по 4 Б-29, в строю «ромб»). Непосредственное прикрытия, до 20 Ф-84, располагалось сзади и сверху, по 4—8 самолетов в группе. 8 Глостер «Метеор-4» следовали впереди колонны бомбардировщиков на 1000—2000 метров.

Оценив воздушную обстановку, командир группы принял решение: составом 2 и 3 АЭ атаковать истребителей «заслона» (20 Ф-86), а 1 АЭ нанести удар по бомбардировщикам противника. По команде ведущего полк вступил в бой.

В результате воздушного боя, по докладам летчиков и данным фотоконтроля, было сбито 3 Б-29, 1 Ф-84 и подбит 1 Б-29. Своих потерь нет. Самолет МиГ-15, пилотируемый ст. л-нтом НИКОЛАЕВЫМ, во время воздушного боя получил 1 пулевую пробоину.

176-й ГвИАП, выйдя в район АНСЮ на высоте 8000 м и не обнаружив противника, развернулся вправо и пошел в направлении острова СИНБИ-ТО.

В 10.08 (11.08), в 10 км восточнее острова, полк обнаружил два Ф-80 и два Ф-86, которые были обнаружены звеном

капитана СУЧКОВА. Бой прошел безрезультатно, так как истребители противника после первой атаки ушли в облака.

196 ИАП, находясь над районом СИНГИСЮ, на высоте 7000 метров, обнаружил один Ф-86, который пытался атаковать пару МиГ-15 303 ИАД, отходящую из района боя. При довороте группы на Ф-86, последний прекратил сближение, переворотом, на повышенной скорости ушел в направлении моря. Подойдя группой к району АНСЮ, на высоте 8000—9000 м, ведущий был информирован, что противник отходит на юг. Следуя в этом направлении, полк встречи с противником не имел.

Атаки наших истребителей по бомбардировщикам и истребителям противника в основном проводились с задней полусферы, под ракурсами от 0/4 до 3/4, огонь велся с дальностей от 1000 до 400 метров, двумя-тремя средними очередями с использованием подвижной сетки прицела. Атаки по самолетам противника проводились составом звеньев и пар, с осуществлением взаимодействия между собой на всем протяжении боя по принципу взаимной поддержки. Бой наши истребители вели на вертикальном маневре. Управление осуществлялось командирами групп, эскадрилий и звеньев.

В период 9.48—10.08 (10.48—11.08), по расчетному времени, с КП корпуса для каждого полка была подана команда на выход из боя...

...На отражение сосредоточенного налета авиации противника вылетали 84 МиГ-15, в воздушном бою участвовали 72 летчика, стреляли — 36. Время ведения воздушного боя частями составляло 10—15 минут.

В результате воздушного боя было сбито 14 самолетов противника, из них: 10 Б-29, 4 Ф-84, и один Б-29 подбит. Наши потери — один экипаж МиГ-15 (ст. л-нт ХУРТИН).

Расход боеприпасов: снарядов Н-37 — 865 шт.

снарядов НС-23 — 2619 шт.

Метеоусловия: облачность 8—10 баллов, высотой 3000—4000 метров, видимость до 10 км».

Западные исследователи традиционно приводят другие итоги боя. Разные авторы относят на счет оборонительного огня «Суперфортрессов» от трех до пяти МиГов, но официально лишь два стрелка получили по одной победе на свой счет — сержант Фред Спайви (Fred R. Spivey) и штабс-сержант Джерри Уэбб (Jerry M. Webb), оба из 371-й эскадри-

льи. Один МиГ пошел на счет пилота F-84 из группы непосредственного сопровождения 1-го лейтенанта Фарри Д. Фортнера (Farrie D. Fortner). Кроме того, по одной победе заработали пилоты «Сейбров» 336-й эскадрильи майор Ричард Крейтон (Richard D. Creighton) и капитан Ральф Бэнкс (Ralph E. Banks).

Наши реальные потери оказались таковы:

— 17-й ИАП — МиГ-15 старшего лейтенанта Николаева получил одну пробоину от огня стрелков В-29;

— 18-й ГвИАП — незначительно повреждены МиГи подполковника Сморчкова и старшего лейтенанта Устюжанинова. Оба были атакованы истребителями прикрытия при выходе из атаки по В-29;

— 523-й ИАП — при возвращении на свой аэродром сбит «Сейбрами» и погиб старший лейтенант Хуртин.

Теперь перейдем к американским потерям. Роберт Ф. Футрелл пишет: *«...Утро 23 октября показало, что коммунисты очевидно заранее спланировали и подготовили бой с бомбардировщиками, ставший одним из самых ожесточенных и кровавых воздушных боев в Корейской войне. Южнее Ялуцзяна около сотни МиГов атаковали 34 «Сейбра» «заслона», и хотя «Сейбры» сбросили два МиГа с неба, они все же оказались эффективно связаны боем и не смогли участвовать в той битве, что происходила южнее.*

В то утро три звена, составленных из восьми (один был вынужден вернуться) «Суперфортрессов» 307 бомбардировочного авиакрыла, встретились с эскортом из 55 «Тандерджетов» 49 и 136 авиакрыльев и взяли курс на аэродром Намси. Лидирующее звено «Чарли» легло на боевой курс, и в это время около 50 МиГов окружили группу подобно индейцам, гарцующим вокруг повозок поселенцев. Когда МиГи поняли, что им не удастся оттянуть «Тандерджеты» от подопечных, они пошли в решительную атаку.

Истребители красных изрешетили головной корабль звена «Чарли», однако капитан Томас Л. Шилдз (Thomas L. Shields), продолжая держать пылающий бомбардировщик на боевом курсе, отбомбился по цели и тем самым до конца выполнил свой долг ведущего группы. Идя боевым курсом, все машины звена «Чарли» находились под атаками. После того, как они сбросили бомбы и начали разворот влево, среди «Тандерд-

жетов» сопровождения возникла некоторая сумятица, не позволившая прикрыть бомбардировщики надлежащим образом. Впрочем, «Тандерджеты» как самолеты настолько проигрывали МиГам, что в любом случае не могли предложить надежной защиты. Большинство МиГов атаковали с обычных кривых дуга, но некоторые пикировали почти вертикально, что оставляло пилотам «Тандерджетов» и стрелкам «Суперфортрессов» мало возможностей для прицельного огня. Одно звено МиГов, ведя огонь из всех пушек, ударило точно снизу.

В головном звене капитан Шилдз отчаянно тянул свой бомбардировщик к побережью, где его экипаж покинул самолет. Однако сам Шилдз уже не успел выбраться из израненной машины.

После сброса бомб, во время отворота влево, звенья «Эйбл» и «Бейкер» потеряли от огня МиГов по одному бомбардировщику. Через двадцать минут все было кончено. Стрелки «Суперфортрессов» сочли уничтоженными три МиГа, еще об одном сбитом заявили пилоты «Тандерджетов». Бомбардировщики, пережившие этот бой, все, кроме одного, получили серьезные повреждения. Большинство, выполнив аварийные посадки в Корее и Японии, имели на борту убитых и раненых. Один F-84 также был сбит.

Описывая эту резню в своем послеполетном рапорте, 307 авиакрыло высоко оценило усилия «Тандерджетов», но с горечью отметило, что надлежащее прикрытие бомбардировщиков могли бы обеспечить лишь не менее 150 F-86».

Обратим внимание, что отдельные эпизоды боя, имевшие место в реальности, оказались несколько подправлены, а порядок их следования изменен. Действительно, из описания складывается впечатление, что «Сейбры», сражаясь каждый против трех, в открытом бою сбили пару МиГов. Но вспомним, что силы 64-го ИАК были в два раза меньше заявленных американской стороной, а единственный потерянный МиГ был сбит уже после боя при возвращении на свой аэродром. Причем сбит он был не «южнее Ялуцзяна», а в запретном для пилотов ООН воздушном пространстве Китая.

Далее. Капитан Шилдз, как и любой павший на войне, достоин уважения, но в действительности у него вряд ли была возможность выполнить свой долг ведущего столь торжественно-героически. Как, впрочем, и у других экипажей

не было нужды стиснув зубы прорываться к цели под ураган-ным огнем МиГов — *бомбардировщики были перехвачены и атакованы уже на отходе от цели.*

На наш взгляд, вышеприведенное официальное опи-сание боя не соответствует действительности по одной при-чине — оно призвано не столько дать объективную картину боя, сколько любой ценой, пусть даже ложью, подсластить чрезвычайно горькую пилюлю, проглоченную Бомбарди-ровочным командованием 23 октября. Пилюля состояла от-нюдь не из трех потерянных В-29.

Многие западные источники сообщают, что потери, понесенные 23 октября, заставили БАК перейти на исклю-чительно ночные вылеты В-29 в «Аллею МиГов» до самого конца войны, и «Черный вторник» стал последним днем, ко-гда «Суперфортрессы» вылетали к Ялуцзяну днем. Реально бомбардировщики еще появлялись в зоне действия 64-го ИАК 24 и 27 октября, однако их потери в те дни были несрав-ненно более легкими. Таким образом, поворотным для исто-рии дневных налетов В-29 действительно стало 23 октября 1951 года. Но почему именно этот день, ведь для Бомбарди-ровочного командования результаты боев 1 марта и 12 апре-ля были, казалось бы, не менее трагичными? На наш взгляд, это объясняется намного более высоким уровнем реальных потерь по сравнению с официальными.

Гарольд Е. Фишер (Harold E. Fischer), бывший в то время пилотом «Шутинг Стара» 80-й истребительно-бом-бардировочной эскадрильи, вспоминал:

«В один из самых страшных дней для наших ВВС, большая группа из 12 самолетов вылетела в Северную Корею под прикрытием F-86. При отходе от цели их встретили МиГ-15 противника в превосходных 4-самолетных звеньях, которые произвели несколько атак по группе В-29, не обра-щая внимания на истребительное сопровождение, оказав-шееся совершенно неэффективным. МиГи вели огонь из пу-шек, даже не входя в зону оборонительного пулеметного огня В-29, и стрелки бомбардировщиков оказались бессиль-ны перед подобной тактикой. То была встреча самолетов Второй мировой с современными реактивными истребите-лями. Восемь В-29 были сбиты, а остальные оказались столь серьезно повреждены, что не рискнули тянуть через море на

Окиनावу и сели на передовых авиабазах в Южной Корее. Позже мы вылетали на поиск членов экипажей В-29, покинувших свои изрешеченные машины над морем.

Мы проходили фронтом от острова Чходо вдоль побережья до устья Ялуцзяна и обратно на высоте нескольких футов, до боли в глазах всматриваясь в волны, но не смогли заметить ни одного спасательного жилета. Из-за малой высоты время поиска предельно сократилось, и, к великому сожалению, мы были вынуждены скоро покинуть район. Единственным встреченным нами самолетом был спасательный «Дамбо», также занимавшийся поиском экипажей (Dumbo — персонаж мультфильма Уолта Диснея, летающий слоненок, использующий уши в качестве крыльев. — Авт.). «Дамбо» ушел из района вслед за нами, опасаясь, что МиГи могут вернуться и сбить его. ... Мы взяли курс на базу и набирали высоту, чувствуя горечь и понимая, что в тактике необходимо что-то менять — либо увеличить и улучшить сопровождение, либо прекратить дневные налеты и перейти на ночные. И так случилось, что это оказался последний раз, когда В-29 появлялись в небе днем».

По показаниям одного из членов экипажа «Суперфортресса», сбитого зенитным огнем 23 января 1952 года, в октябре 1951 года в течение недели Бомбардировочное командование теряло «Суперфортрессы» в каждом вылете, причем в «Черный вторник» потери от МиГов составили девять машин. В пользу этой же цифры говорит и тот факт, что в списке потерь ВВС США в Корее, полученном авторами от Комиссии по поиску военнопленных, указаны 3 В-29, сбитых МиГами 23 октября, и еще 6, списанных из-за тяжелых повреждений днем позже.

Как говорила кэролловская Алиса — «все страньше и страньше». Еще одно толкование итогов боя 23 октября — на сей раз с десятью потерянными бомбардировщиками — мы находим у Ларри Дэвиса. Он сообщает: «...К концу битвы все В-29 получили тяжелые повреждения. Три из них были потеряны над целью, еще четыре разбились на авиабазах Южной Кореи. Оставшиеся три дотянули до Кадены (авиабаза на Окинаве, в то время место базирования 19-й и 307-й БАГ. — Авт.), но были списаны и пущены на слом. Таким образом, МиГи уничтожили всю группу В-29. Той ночью появился приказ — никаких более дневных вылетов ни в саму «Аллею МиГов», ни в прилегаю-

щие к ней районы». При чем далее Дэвис, говоря о суммарных потерях В-29 в воздушных боях в Корее, пишет: «Официально их потери были очень легкими — 17 самолетов за три года конфликта. Но в это число входят только те, что упали в Северной Корее или на территории, занятой противником. Самолеты, упавшие в воды Желтого и Японского морей или разбившиеся в Южной Корее, не считались потерянными в бою. Не считались потерями и те самолеты, что из-за сильных повреждений были списаны по возвращении домой».

Принимая это утверждение во внимание, нам, возможно, следует сказать, что 23 октября 1951 года в Северную Корею вылетели от 8 до 12 В-29, из которых три были потеряны, а остальные... скажем, выбыли из состава Бомбардировочного командования. Звучит несколько бредово, но вполне компромиссно для сторон.

Что же касается двукратного расхождения с нашими документами в числе бомбардировщиков, то, как нам кажется, следует признать, что все три полка 303-й ИАД атаковали одну и ту же группу В-29. При чем ни один полк не определил правильно число самолетов в ней — ситуация, которая для любой войны скорее правило, чем исключение. Впрочем, вполне возможно, что на уровне полков численность В-29 была определена точно, а сумятицу внесло объединение полковых отчетов в дивизионные, сведенные затем в единое корпусное описание воздушного боя.

Из приведенного выше корпусного описания следует, что полки 303-й дивизии, последовательно вступая в бой, столкнулись с группами соответственно по 8, 9 и 11 бомбардировщиков. Поскольку численность В-29 росла, то создается впечатление, что они шли тремя разными группами — в противном случае одна группа, проходя «сквозь строй» советских полков, должна была редеть.

Начнем с 18-го Гвардейского полка, встретившего «Суперфортрессов» первым. В корпусном описании сообщается, что группа состояла из восьми В-29 в строю «фронт». Прямо скажем — подобный строй не позволяет организовать эффективную систему оборонительного огня. Однако упрекать противника в глупости было бы неверно. Вероятно, 18-й ГвИАП встретился с бомбардировщиками в то время, как те разворачивались и ложились на обратный курс после бомбо-

метания. И тогда вполне возможно, что В-29 были сосчитаны неверно, а часть их, ушедшая вперед, осталась незамеченной. Эта версия становится еще более вероятной, если учесть такие неблагоприятные для подсчета условия, как обнаружение В-29 на встречных курсах и посредственная видимость.

Через три минуты 523-й полк встретил группу из девяти В-29 — новую группу, по логике корпусного описания боя. Но, согласно *дивизионному описанию*, 523-й ИАП обнаружил 9 бомбардировщиков *«в плотном боевом порядке: ведущее звено В-29 в «клину» в плотном строю; ведомая группа 6 В-29, ранее атакованная группой подполковника СМОРЧКОВА, следовала на дистанции 4—5 км сзади справа на интервале 400—600 м в боевом порядке «фронт звеньев».*

Еще через две минуты в бой вступил 17-й ИАП, его целью стали одиннадцать В-29. Но в дивизионном описании, составленном на основе полковых, первоначально сообщалось о группе лишь из восьми «Суперфортрессов»! Однако затем цифру 8 исправили карандашом на 11, и в таком виде она перекочевала в штаб корпуса. Таким образом, численность группы бомбардировщиков все же уменьшалась, и это дает основания утверждать, что группа была единственной.

По словам А.П. Сморчкова, вернувшиеся из вылета 23 октября командиры полковых групп, *«...могли уверенно говорить максимум о действиях своих групп. Каждый вылет нами анализировался и делались необходимые выводы — но только за свой полк. В целом о действиях соседей мы имели очень краткое представление. Все это делалось в штабах дивизии и корпуса. В итоге за весь период боевых действий при мне не было каких-либо конференций по обобщению боевого опыта, т. к. мы постоянно находились в готовности для очередного вылета. А затем — внезапный конец войны для нас и выезд на Родину».*

Последние дневные бои

В среду 24 октября, несмотря на вчерашний разгром, бомбардировщики вновь вылетели в «Аллею МиГов». Целью восьми В-29 98 БАГ стал железнодорожный мост у Сунчхона. 4-е авиакрыло выставило истребительный «заслон», прикрытие района осуществляли 16 «Метеоров» из 77-й эскад-

рильи Австралийских Королевских ВВС, а для непосредственного сопровождения бомбардировщиков были выделены 10 «Тандерджетов».

В 14.58 РТС 64-го ИАК на рубеже Пхеньян — Нампхо обнаружили противника, через три минуты полки 303-й ИАД были приведены в готовность № 1. В 15.06 начался подъем истребителей, в течение девяти минут на перехват ушли 16 МиГов 523-го, 20 МиГов 18-го Гвардейского и 18 МиГов 17-го полков. Под общим командованием подполковника Сморчкова группы взяли курс на район Анджу—Кочхон.

В воздухе командирам групп были поставлены задачи: 523-му ИАП связать боем «заслон», 17 и 18-м прорываться к бомбардировщикам. К этому времени, однако, В-29 уже успели отбомбиться и начинали отходить из района в сторону Восточно-Корейского залива. В 15.22 в районе Сунчхона 523-й полк встретил «Метеоров» и «Сейбров» групп «заслона» и вступил с ними в бой.

20 МиГов 18-го ГвИАП, пытаясь догнать «Суперфортрессы», на высоте 9 500 метров последовали в юго-восточном направлении. В 15.35 в районе города Яндок летчики обнаружили группу В-29 под прикрытием «Метеоров», «Тандерджетов» и «Сейбров». Подполковник Сморчков решил силами 1-й эскадрильи сковать истребителей, 2 и 3-й — атаковать бомбардировщиков.

Встреча произошла в непосредственной близости от линии Пхеньян — Вонсан, пересекать которую истребители 64-го ИАК не имели права, поэтому летчикам удалось провести по «Суперфортрессам» лишь по одной атаке. При этом большинство отстрелялись с дистанций полутора-двух километров и более. Единственной результативной стала атака гвардии подполковника Сморчкова, который открыл огонь, сблизившись на дистанцию 700 метров, и вышел из атаки, когда до В-29 оставалось только 300 метров. В результате бомбардировщик загорелся. Однако и А. П. Сморчкову не удалось выйти из боя невредимым. Он вспоминал, как «...напоролся на очередь сразу, как только сбил В-29. Смотрю — «Тандерджет» бьет МиГа. «Крепости» справа внизу, и все их стрелки палят. А я махнул боевой разворот влево и на трассу налез. Кабина разгерметизировалась, пуля — в ногу, по кости, но кость цела... Но я его все-таки выбил...»

Группе 17-го ИАП в бою участвовать не довелось, поскольку бомбардировщики успели уйти за линию Пхеньян — Вонсан. По итогам боя на счета летчиков 18 и 523-го полков были записаны сбитыми 4 F-86, 4 «Метеора» и 1 В-29.

Западные издания сообщают, что 24 октября в самом начале боя один «Метеор» был поврежден огнем МиГов и после отказа правого двигателя сорвался в штопор. Его пилоту флаинг-офицеру Хэмилтону-Фостеру (Hamilton-Foster) удалось восстановить управление и посадить самолет в Кимпхо, несмотря на то, что на глиссаде смолк и левый двигатель. Пострадал и один В-29 98-й группы, который был поврежден настолько серьезно, что совершил аварийную посадку на воду в бухте Вонсана. На счет стрелка 344-й эскадрильи техника-сержанта Гарольда Сеттерза (Harold M. Setters) записали один сбитый МиГ.



Пять «крепостей» на двоих! Заместитель командира 18-го ГвИАП Александр Сморчков (4 победы во Второй мировой войне, 12 побед в Корее) и командир 523-го ИАП Дмитрий Оськин (15 побед в Корее). С 22 по 24 октября 1951 года два этих пилота сбили 5 В-29!

Реально 24 октября от огня «Суперфортрессов» МиГи потерь не понесли, хотя в бою с «Сейбрами» был сбит и катапультировался летчик 523-го ИАП старший лейтенант Георгий Христофорович Дьяченко. Единственным пилотом F-86, на счет которого в тот день была записана победа, стал ас Второй мировой войны полковник Харрисон Р. Тинг (Harrison R. Thing) из управления 4-го авиакрыла — будущий командир крыла и ас Кореи.

Кроме того, помимо самолета Сморчкова были повреждены еще три МиГа 18-го ГвИАП — один получил одну пулевую пробоину в носовой части, второй был поврежден гильзой 37-мм снаряда и третий получил одну пробоину в крыле от осколков своих снарядов.

Мы не можем обойти вниманием тот факт, что *Герой Советского Союза Александр Павлович Сморчков в сложнейших вылетах сбивал по бомбардировщику три дня подряд, причем все его победы над «крепостями» признаны противоположной стороной — случай крайне редкий!*

* * *

Суббота 27 октября стала последним днем «Черной недели». Вылет девяти В-29 19-й БАГ против железнодорожного моста в районе Анджу обеспечивали 32 F-84 49 и 136-й авиагрупп и 16 австралийских «Метеоров». Поскольку было известно, что МиГи избегают полетов над морем, маршрут группы построили так, чтобы бомбардировщики находились над водами Желтого моря как можно дольше и пересекли береговую черту лишь в непосредственной близости от цели. Над Ялуцзяном, как обычно, «Сейбры» поставили заслон.

В 10.02—10.04 для перехвата В-29 были подняты 22 МиГ-15 523-го ИАП под командованием гвардии майора А.Н. Карасева — ударная группа 303-й ИАД. Группы 17 и 18-го Гвардейского полков, по 20 истребителей каждая, получили задачу связать боем истребители «заслона» и непосредственного сопровождения.

Вспоминает Д. А. Самойлов: «...Я вылетел своей парой (ведомый — старший лейтенант Михаил Зыков. — Авт.) в звене Попова, командира нашей 2 эскадрильи. 1 и 3 АЭ были ударными, а мы прикрывающими, и шли замыкающей группой полка.

Подлетаем к району встречи и я вижу картину: вправо к заливу уходит группа «крепостей», — совершенно свободная, не прикрытая никем, — а за ней огромный клубок истребителей. Говорю Попову: «Наверное, надо «больших» атаковать». Он командует: «Атакуем!» — и сразу на них. Я справа от него находился, и те вправо уходят. Не захотелось мне почему-то перестраиваться, и я тоже резко развернулся вправо. Крен пришлось сделать почти 90 градусов, Попова из виду потерял, подтянул еще немного, и вывел самолет на прямую. Огляделся — Зыков справа мотается, и никого больше... Куда Попов подевался — не знаю, и потом после вылета спросить забыл».

В это время пара капитана Попова вступила в бой с F-84 из группы прикрытия. Из шести МиГов 2-й эскадрильи к «Суперфортрессам» удалось прорваться лишь Д.А. Самой-



Могила пилота 523-го ИАП капитана Тимофеева (5 побед в Корее, погиб в воздушном бою 28 ноября 1951 года). Порт-Артур, май 1953 года. У надгробья, слева направо: майор Попов (5 побед в Корее), подполковник Масленников (3 победы в Корее), Герой Советского Союза полковник Карасев (30 личных и 11 групповых побед во Второй мировой войне, 7 побед в Корее), Герой Советского Союза подполковник Оськин (15 побед в Корее), Герой Советского Союза подполковник Пулов (8 побед в Корее).

лову со своим ведомым. Он продолжает: «...И вот передо мной девятка В-29-х. Они с дымком, на форсаже удирали в залив, знали, что мы там не летаем. Но тем не менее у меня скорость тысяча с лишним, а у них нет и семисот, сближаемся быстро. Они палят из пулеметов, трассы на встречных курсах не видны, но по огонькам на всех башнях ясно — стреляют. Провел атаку, зажег одного... Мне бы проскочить над или под ними, как угодно, — скорость большая, мог бы оторваться, — а там развернуться и вторую атаку в лоб... Но не захотел на встречных курсах, сзади атаковать удобнее, скорость сближения меньше. И как только прекратил огонь, сразу начал боевой разворот — почти над их группой. И вот тут Зыков кричит: «Я подбит!» Когда зависли над ними, они его и зацепили. Все, раз подбит, то надо выходить из боя.

Отворачиваем и видим, что к «крепостям» несется вся та свора истребителей — и МиГи, и F-84. Один «Тандерджет» попался мне, легко так... На встречно-пересекающихся, под ракурсом примерно 3/4. Дал очередь, смотрю — повалился... Ну, а домой прилетели, посмотрели — у Зыкова всего одна пробоина, в фюзеляже где-то...»

В целом следует признать, что истребителям прикрытия удалось сковать действия МиГов. Как отмечалось в выводах по результатам боя, «...к бомбардировщикам мало прорвалось наших истребителей. Много пар и звеньев излишне увлеклись боем с истребителями непосредственного прикрытия».

На счета летчиков 523-го ИАП были записаны сбитыми 2 В-29 и 2 F-84. Кроме того, обеспечивавшие удар 17 и 18-й Гвардейский полки записали в свой актив 2 F-86 и 1 F-84.



Пилоты звена капитана Докашенко, 17-й ИАП 303-й ИАД: капитан Николай Волков (7 побед в Корее), старший лейтенант Алексей Николаев (4 победы в Корее), капитан Владимир Хвостанцев (4 победы в Корее) и капитан Николай Докашенко (9 побед в Корее)



Экипаж В-29 «Command decision» — первого В-29, на счет стрелков которого были засчитаны сбитыми 5 МиГ-15 (Squadron/Signal Publications)

Все МиГи вернулись с задания, но три получили повреждения от огня F-84. Западные издания сообщают, что 27 октября МиГаами были повреждены 4 В-29, один из них настолько серьезно, что совершил аварийную посадку под Сеулом. Пять стрелков «Суперфортрессов» получили на счета по сбитому МиГу, еще один МиГ был заявлен пилотом «Метеора» флаинг-офицером Ридингом (Reading) как тяжело поврежденный.

* * *

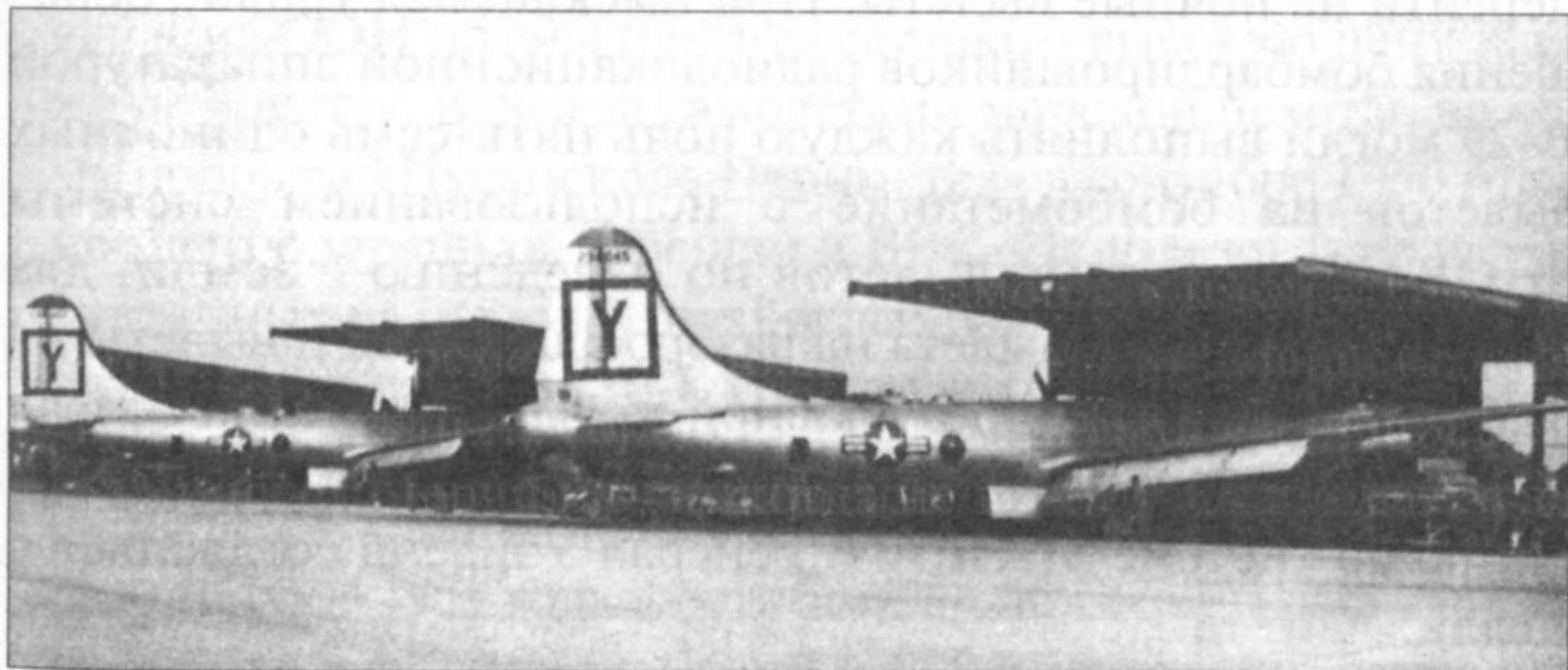
В октябрьских боях летчики 64-го ИАК окончательно выработали тактику успешной борьбы с «Суперфортрессами». На опыте было установлено, что «АЭ МиГ-15 способна вести успешный воздушный бой с группой до 8 В-29, прикрытых до 12 Ф-80, Ф-84. Атака — на максимальной скорости одновременно или последовательно звеньями. Такая атака лишает прикрытие возможности оказать противодействие, т. к. они не успевают изготавиться.

Атака: сзади под ракурсом 0/4—2/4 по подвижной сетке прицела, целиться по бакам, моторам, кабине. Огонь с дистанции 800—300 метров длинными очередями. По прекращении огня проходить вплотную над Б-29 с последующим выходом вперед с отворотом на 20—30 градусов. Пройдя 1—1,5 минуты, развернуться на 180 градусов в противоположную отвороту сторону и произвести повторную атаку спереди под ракурсом 0/4—2/4. Огонь открывать с дистанции 1300—1200 метров; прекращать на дистанции 400 метров, после чего не изменяя направления со скольжением выходить из атаки».

Но этот опыт уже не пригодился. Для летчиков корпуса вопрос «Как сбить» отошел на второй план перед вопросом «Как найти», поскольку 27 октября МиГи и В-29 последний раз встретились при свете дня.



Стрелки «Command decision» осматривают пробоину от снаряда МиГ-15 (Aerospace Publishing)



В-29 42-94045 371-й БАЭ 370-й БАГ. Самолет был сбит 23 октября 1951 года (Squadron/Signal Publications)



Стрелок Ройал Вич у своего В-29 показывает на силуэты МиГ-15, записанные сбитыми на его счет (Aerospace Publishing)

для бомбардировщиков мог стать лишь непробиваемый «заслон» «Сейбров», но 5-я ВА не располагала достаточным для постановки такого «заслона» числом F-86. В этих условиях глава БАК генерал Джо У. Келли (Joe W. Kelly) предложил перейти на ночные вылеты. При имеющемся уровне оснащения бомбардировщиков радиолокационной аппаратурой В-29 могли выполнять каждую ночь пять-семь одиночных вылетов на бомбометание с использованием системы SHORAN, пять-семь вылетов по наведению с земли, два «психологических» вылета на разброс листовок и вылеты на разведку по требованию. Главной же задачей Келли назвал как можно более скорый переход всех экипажей к бомбометанию по системе SHORAN. Генерал Уэйленд согласился с Келли.

Позже «Суперфортрессы» еще совершили ряд дневных вылетов на поддержку наземных войск на поле боя, но севернее Пхеньяна уже не появлялись. В карьере дневных

28 октября на встрече командного состава БАК и 5-й ВА на авиабазе Итадзукэ был сделан вывод о том, что удержать МиГи от прорыва к «Суперфортрессам» силами сколь угодно большого числа истребителей сопровождения практически невозможно. Пилоты «Тандерджетов» и «Метеоров», сопровождая В-29 на высотах более 6 000 метров, летали почти на предельном для их устаревших самолетов числе Маха. Любая попытка выполнить энергичный маневр в бою с МиГаами заканчивалась для них потерей управления. Единственной реальной защитой

стратегических бомбардировщиков В-29 летчики 64-го ИАК поставили последнюю точку. Борьба с ними переместилась в ночь.

ВОЙНА ОТ ЗАКАТА ДО РАССВЕТА

26 августа 1950 года от причалов базы морской авиации Сан-Диего отошел авианосец «Кэйп Эсперэнс». На палубе направлявшегося к берегам Японии корабля стояли F7F-3N 524-й ночной истребительной эскадрильи морской пехоты. 11 сентября «Кэйп Эсперэнс» прибыл в порт Йокосука и встал под разгрузку. 542-я эскадрилья вошла в состав 5-й ВА и после выгрузки была направлена на авиабазу Итадзукэ на острове Кюсю, где в течение недели пилоты в готовности № 1 несли дежурство, периодически совершая патрульные вылеты. 19 сентября эскадрилья перелетела на недавно занятый войсками ООН аэродром Кимпхо под Сеулом. На закате того же дня «Тайгеркэты» оторвались от полосы и в быстро сгущающихся сумерках направились на север. В тот вечер пилоты 524-й эскадрильи открыли ночную войну в корейском небе. Вскоре к ведению боевых действий ночью приступила и 513-я эскадрилья морской пехоты, летавшая на F4U-5N.

С ростом эффективности операций истребителей-бомбардировщиков в дневное время северокорейцы постепенно переходили на ночное снабжение армий на фронте. В то же время их дневная система ПВО крепла, и вскоре авиация ООН начала платить слишком высокую цену за каждую «охоту». Вслед за самолетами морской пехоты, во время прорыва «Пусанского Периметра» в сентябре 1950 года к ночным операциям перешли и ВВС. Использование не рассчитанных на выполнение боевых задач ночью «Мустангов» и реактивных F-80 и F-84 было кратковременным и неэффективным. Опыт с F-82 был успешнее, однако по-настоящему из самолетов ВВС в ночи прижились лишь «Инвэйдеры». В июне 1951 года шесть бомбардировочных эскадрилий на В-26, входивших в состав 3 и 425-й авиагрупп, были официально реорганизованы и назывались теперь бомбардировочными эскадрильями легких ночных самолетов вторже-

ния, хотя и до реорганизации более 75% вылетов В-26 приходились на ночь.

Наконец, в октябре 1951 года к авиации морской пехоты и ВВС присоединилось Бомбардировочное авиационное командование. В то время, как все более легкие машины — от «Корсара» до «Инвэйдера» — занимались в основном охотой на дорогах, с появлением «Суперфортрессов» ночная война приобрела новый размах.

По данным американской разведки, к концу октября, после разгрома «Суперфортрессов», китайско-корейская ОВА перевела часть своих истребителей на аэродромы на южном берегу Ялуцзяна. Сначала на Ыйджу появились 26 МиГ-15, затем на Синьйджу из Китая перелетели 64 поршневых истребителя. Что еще хуже, в последних дневных вылетах «Суперфортрессам» не удалось надолго вывести из строя северокорейские аэродромы Намси, Тхэчхон и Саамчан. Противник, используя тысячи рабочих, быстро восстанавливал повреждения. Именно эти передовые аэродромы являлись наиболее опасными объектами для войск ООН, поэтому и с уходом на ночную работу «Суперфортрессы» продолжили их бомбардировки.

Ночные удары по Ыйджу, Намси, Саамчану и Тхэчхону с использованием SHORAN начались с 4 ноября. Первоначально они выполнялись одиночными самолетами, однако по мере установки системы SHORAN на все большее число В-29 интенсивность ударов возрастала. Впрочем, их точность оставляла желать много лучшего. Большинство экипажей никогда ранее не имели дел с SHORAN, и набираться опыта приходилось уже в ходе боевых вылетов. В то время, как каждый экипаж получал лишь по 8 учебных бомбометаний, статистика показывала, что уверенность в применении системы приходила после 35 вылетов. Кроме того, оказалось, что местоположение аэродромов Намси, Саамчан и Тхэчхон указано на картах не совсем точно, а скорректировать точку сброса бомб визуально, как это делалось днем, экипажи не могли. Неточность бомбометания пришлось компенсировать большим тоннажем «полезной нагрузки».

В ноябре на Намси было сброшено 170 тонн бомб в 26 вылетах, на Тхэчхон — 160 тонн в 23 вылетах, на Саамчан — 85 тонн в 12 вылетах и на Ыйджу — 80 тонн в 12 вылетах. Главной задачей являлся вывод из строя ВПП, рулежных

дорожек и капониров, поэтому использовались фугасные бомбы калибром 45 и 227 кг. В то же время против Ыйджу, где, по данным разведки, уже базировались МиГи, для уничтожения последних применялись и 227-кг осколочные бомбы со взрывателями, установленными на подрыв заряда в воздухе. Несмотря на то, что при ударах по первым трем аэродромам круговое вероятное отклонение составляло 350—370 метров, к концу ноября они все же были повреждены настолько, чтобы считать их непригодными для базирования самолетов.

Ыйджу и Синыйджу вывести из строя не удалось, и к ударам по ним бомбардировщики возвращались еще не раз до самого конца войны. Так, в одном из налетов в январе 1952 года «Суперфортрессы» подвергли бомбардировке аэродром. В результате бомбового удара летное поле было выведено из строя на сутки, уничтожены 4 Ла-9, 1 Як-11, 1 Як-18 и 3 автомашины, повреждены 3 Ла-9, 1 МиГ-15, 1 По-2 и 85-мм зенитное орудие. Три солдата зенитной батареи получили ранения, погибли до 160 мирных жителей и свыше сотни было ранено. При этом крупнейший Аньдунский аэроузел располагался на другом берегу Ялуцзяна, точно напротив Синыйджу. Трудно представить, чтобы В-29 добились такого успеха днем под самым носом МиГов.

В последние три месяца 1951 года В-29 совершили более тысячи вылетов, в первые три месяца 1952-го — полторы тысячи. При этом еженощно 2—3 раза бомбардировщики вылетали на линию фронта, где по наведению с земли обрабатывали передний край противника.

Важной частью боевого применения В-29 оставались и удары по железным дорогам Северной Кореи, проходившие с переменным успехом. В январе разведка выбрала участок дороги в районе поселка Вадонг как наиболее удобный для удара. Железнодорожная магистраль тянулась здесь по дну узкого длинного ущелья. Стесненные условия не позволили бы северокорейцам быстро восстановить дорогу. С 26 января в течение 44 дней В-29 совершили на участок 77 самолетовылетов, еще 125 вылетов сделали «Инвэйдеры». В общей сложности было сброшено почти 4 тысячи 227-кг бомб. Однако гора родила мышь. Только 33 бомбы поразили железнодорожное полотно. Результатом гигантских

усилий Бомбардировочного командования стало прекращение движения по дороге лишь на неделю.

К весне 1952 года «Суперфортрессы» переключились на уничтожение мостов. В марте Дальневосточные ВВС начали операцию «Удушение», призванную сократить, а в идеале и полностью прекратить снабжение войск противника на фронте. В отличие от всех предыдущих компаний по изоляции района боевых действий, «Удушение» предполагало, что вся сила авиации будет сосредоточена не на всей коммуникационной сети Северной Кореи, а лишь на ее отдельных, наиболее уязвимых и наименее защищенных участках. Регулярно повторяющиеся налеты на одни и эти участки должны были надежно отрезать фронт противника от тыла. 25 марта в рамках начавшейся операции 46 бомбардировщиков нанесли удар по двухпутному железнодорожному мосту у Пхеньяна, повредив его в девяти местах. Через три дня 47 В-29 уничтожили мост у Чонджу. Таким образом, две главные железнодорожные магистрали, ведущие к Синьйджу, оказались перерезаны. В мае по 66 пролетам 10 мостов были зарегистрированы 143 попадания. Всего же весной 1952 года «Суперфортрессы» провели 85 налетов на мосты.

Поскольку в Дальневосточных ВВС уничтожение аэродромов всегда считали важнейшим компонентом борьбы за господство в воздухе, то В-29 регулярно посещали и их. Непрерывно велась воздушная разведка 34 аэродромов и аэродромных площадок на территории Северной Кореи, данные о ходе восстановительных работ на них стекались в Объединенный Оперативный Центр. Как только фотографии показывали, что восстановление близко к завершению, бомбардировщики вновь наносили удар. Таким образом, весной против аэродромов было сделано более четырехсот вылетов.

В начале июня основными целями В-29 продолжали оставаться мосты и железнодорожные станции в районах Сончхон, Пакчхон и Хичхон. К этому времени в распоряжении северокорейской ПВО, по американским данным, находилось более двухсот прожекторов с радиолокационным наведением, способных удерживать бомбардировщиков в световом поле в течение нескольких минут. Яркие освещенные «Суперфортрессы» могли стать добычей истребителей.

К счастью, ночная ПВО Северной Кореи до этого не располагала самолетами, способными перехватить В-29. Все изменилось в ночь с 10 на 11 июня, когда объектом удара 11 бомбардировщиков 19-й группы были выбраны железнодорожные мосты в районе Кваксана. Та ночь возродила в памяти Бомбардировочного командования кошмар прошлой осени...

До осени 1951 года противодействие ночным операциям ВВС США в Корее оказывала только зенитная артиллерия. Однако ее сил для надежной защиты всех наиболее важных и уязвимых объектов оказалось недостаточно. Практически с самого начала войны Северокорейскую ночную систему ПВО решено было усилить за счет советской истребительной авиации. Для более надежного прикрытия таких объектов, как аэродромы в районе Аньдун и Чхонсу, мосты через Ялуцзян у Синьиджу, ГЭС Супхун в темное время суток, директивой военного министра СССР № 640644 от 21 мая 1951 года в состав 64-го ИАК был включен 351-й истребительный авиаполк, вооруженный самолетами Ла-11.

351-й ИАП, имевший 32 пилотов и 11 «лавочкиных», 23 июня перебазировался в Аньшань. 20 Ла-11, необходимых для доукомплектования по штату 15/39, к концу первой половины августа прибыли из частей ВВС, расположенных на территории СССР. Полученные самолеты находились в неудовлетворительном состоянии, имели неисправности, дефекты, недоработки и т.д., однако технический состав полка быстро привел машины в боеготовое состояние.

Полк начал подготовку к боевым действиям, которая осложнялась тем, что из 32 летчиков лишь четверо могли летать ночью, да и то только по кругу и в зону. Пришлось заняться интенсивной учебой, и за короткий срок каждый пилот полка налетал в среднем по 40 «дневных» и 33 «ночных» часа, что составило 31 и 77 полетов соответственно. К началу осени полк был готов к ночным боевым действиям, и с 9 сентября приступил к выполнению поставленных задач. В приказе командира 64-го ИАК, которому напрямую был подчинен 351-й ИАП, эти задачи формулировались следующим образом: «...в течение темного времени суток уничтожать

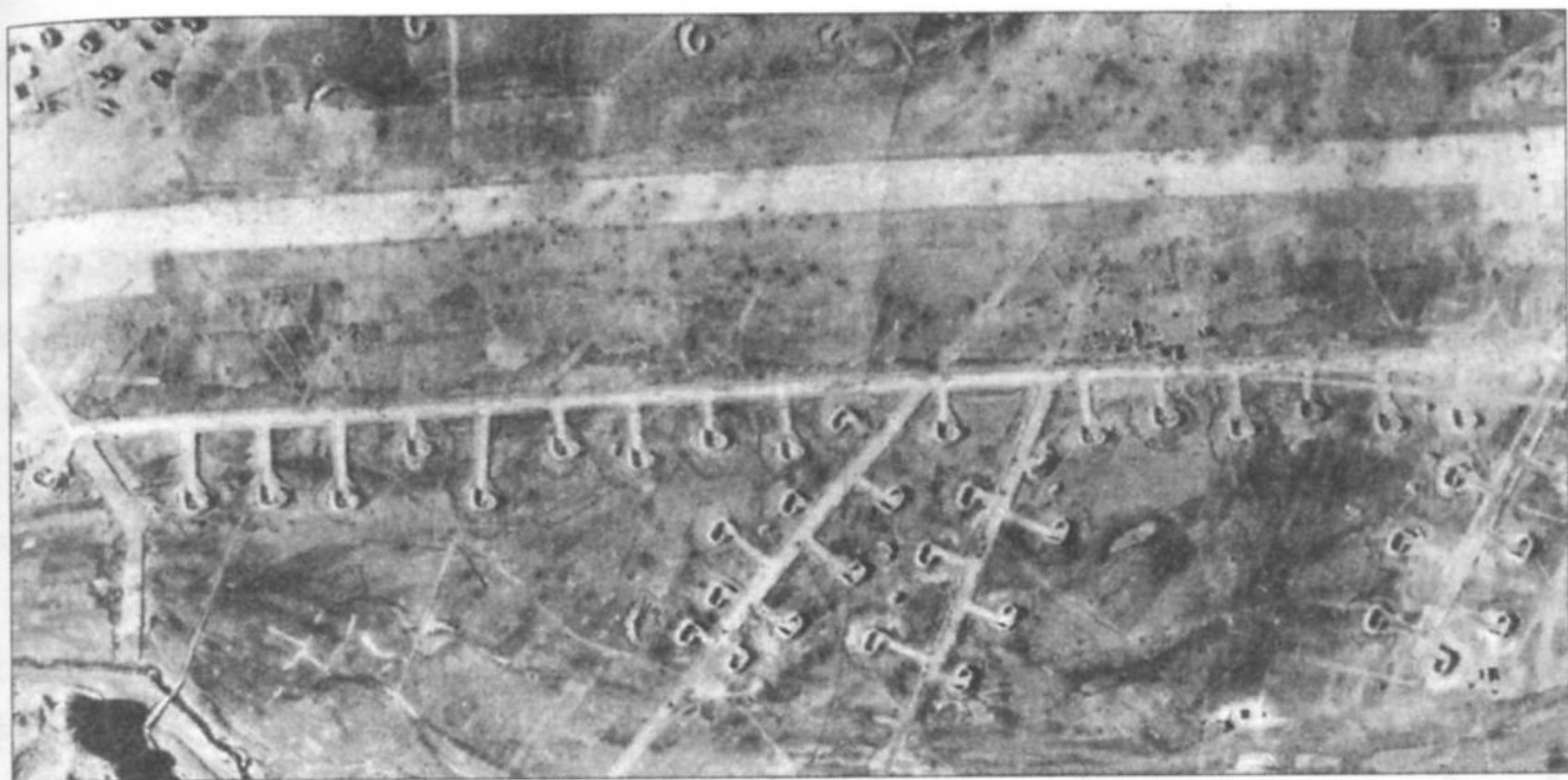
одиночные самолеты БА противника и его разведчиков в районах АНСЮ — АНЬДУН, действуя в СПП, с напряжением 10 самолето-вылетов в ночь». 10 октября эта задача была подтверждена боевым приказом командира корпуса № 019.

К ноябрю 1951 года летчики полка провели несколько боев с легкими бомбардировщиками В-26, и по итогам двух из них на счет начальника воздушно-стрелковой службы полка капитану Симко были записаны по одному сбитому и подбитому «Инвэйдеру». Ла-11 мог вполне успешно перехватить В-26, однако справиться с появившимися в ноябре В-29 ему оказалось не под силу.

28 ноября с «Суперфортрессом» встретились капитаны Карелин и Голышевский. В районе Синьиджу бомбардировщик был взят в «клещи» лучами прожекторов. Сбросив бомбы, он со снижением начал уходить от цели. Пилотам 351-го ИАП удалось обстрелять его с большой дистанции, но, вырвавшись из прожекторных лучей, атакованный самолет ушел в темноту. В-29 был засчитан как поврежденный. Однако в личной беседе с И. Сеидовым сам И.П. Голышевский отрицал факт повреждения бомбардировщика в ту ночь из-за слишком большой дистанции ведения огня.



Экипаж командира АЭ 351-го ИАП майора Душина (1 победа в Китае и 2 победы в Корее) готовят его Ла-11 к ночному боевому вылету



Аэродром Ыйджу после налета В-29. Ноябрь 1951 г. (Squadron/Signal Publications)

4 декабря капитан Душин, патрулируя на семикилометровой высоте, в лучах прожекторов впереди и выше себя на 1000 метров увидел В-29. Душин пошел в атаку. Сначала скорость сближения была заметной, и летчику удалось подойти к бомбардировщику на дистанцию 700—750 м. Но, как только В-29 сбросил бомбы, дистанция начала постепенно увеличиваться, и Душину пришлось открыть огонь. Стрельба с дальности 700 м была неэффективной и вреда бомбардировщику не нанесла. Эту «крепость» вслед за Душиным атаковал старший лейтенант Хваленский. Летчик результатов огня не видел, ослепленный дульным пламенем своих пушек. В-29 вышел из светового прожекторного поля (СПП) и ушел в море.

В 23.20 Душин обнаружил второй В-29 и дважды его атаковал с дистанций от 400 до 200 метров под ракурсами от 1/4 до 2/4. Во время стрельбы Душин наблюдал разрывы своих снарядов на моторах и в носовой части «Суперфортресса», однако довести бой до победы летчику не удалось — в ходе второй атаки кончился боекомплект. Бомбардировщик был атакован и Хваленским, но со снижением вышел из СПП и исчез в темноте. Эту «крепость» зачислили как подбитую на боевые счета капитана Душина и старшего лейтенанта Хваленского.

По западным данным, в ночь с 4 на 5 декабря один «Суперфортресс», вылетающий против Ыйджу, был освещен

прожекторами и поврежден истребителями противника. Причем 5 декабря один В-29 307 БАГ был списан — возможно, именно его повредили Душин и Хваленский.

Через двадцать дней еще два «Суперфортресса» получили повреждения. В ночь с 23 на 24 декабря бомбардировщики вылетели на удар по Ыйджу. На этот раз перед самым их появлением в районе размещения прожекторов появился одиночный В-26 из 3-й бомбардировочной группы. Пилоту «Инвэйдера» капитану Уильяму Джессапу (William Jessup) удалось уничтожить восемь прожекторов, однако оставшиеся надежно осветили группу «крепостей» 19-й БАГ. Один бомбардировщик был поврежден огнем ночного истребителя, второму досталось от зенитчиков. Оба самолета благополучно вернулись на свою базу, однако на следующий день один из них был списан. (В KORWALD потерь нет.)

Наши летчики сбитых или подбитых в ночь с 23 на 24 декабря 1951 года на счета не получали.

В воздушных боях конца 1951-го было установлено, что для успешной борьбы с В-29 на высотах более 6000 м в условиях ограниченных размеров СПП, скорость, маневренность и скороподъемность Ла-11 были недостаточны. Если до сброса бомб скорость «Суперфортресса» равнялась 450—460 км/ч, то после сброса она увеличивалась до 500—510 км/ч. Таким образом Ла-11, находясь на достаточном удалении от противника, сблизиться с ним на дистанцию действительного огня в пределах СПП не мог. Пытаясь противодействовать рейдам американских бомбардировщиков, пилоты 351-го ИАП за два последних месяца 1951 года выполнили 230 одиночных вылетов на патрулирование и перехват самолетов противника, но только в 12 из них нашим летчикам удалось вступить в бой. Единственная встреча с В-26 16 ноября закончилась победой капитана Душина, в остальных боях, проведенных с В-29, явных побед одержать не удалось.

Командованием 64-го ИАК был сделан вывод о необходимости использования ночью самолета МиГ-15. Из всех советских истребителей того времени он наиболее полно отвечал требованиям, предъявляемым к перехватчику самолетов, подобных В-29. Это было отчетливо продемонстрировано в дневных боях с «крепостями». Кроме того, МиГ-15 бис,

основной истребитель 64-го корпуса, был лучше Ла-11 приспособлен для ночных полетов. Установленное на нем оборудование для слепой посадки ОСП-48, включавшее в себя автоматический радиокompас АРК-5 «Амур», радиовысотомер малых высот РВ-2 «Кристалл» и маркерный радиоприемник МРП-48 «Хризантема», значительно облегчало пилотирование МиГа ночью и в сложных метеоусловиях. Весьма ценным было и наличие на борту «биса» ответчика системы государственного опознавания СРО-1 «Барий-М». Его отметка на индикаторе кругового обзора (ИКО) наземной РЛС значительно облегчала офицеру наведения процесс управления своими истребителями и наведение их на цель. Благодаря установке на каждом из находящихся в воздухе МиГов своего кода бортового ответчика, офицер наведения мог не только отличать свои самолеты от самолетов противника, но и различать наши истребители между собой.

Более мощным было и оружие МиГа, но самым большим плюсом вооружения МиГ-15 оказалась его компоновка. Пушки МиГа располагались под носовой частью фюзеляжа, скрывавшей от глаз пилота их дульные срезы. В отличие от «пятнадцатого», оружие Ла-11 находилось в верхней части фюзеляжа под капотом двигателя — прямо перед кабиной летчика. В результате после первой же очереди дульное пламя пушек, особенно яркое в ночной темноте, на некоторое время ослепляло пилота «лавочкина» и он, как правило, терял цель. Поэтому повторная ночная атака на Ла-11 была возможна только по хорошо освещенной цели. МиГ-15 был лишен этого недостатка.

В ночном небе Кореи МиГи начали действовать с 28 декабря 1951 года, когда из состава 196-го ИАП 324-й ИАД было выделено одно звено для прикрытия в темное время суток объектов в районе Аньдун. Начало подготовку к ночным боевым действиям и одно звено 303-й ИАД.

В первый месяц 1952 года «лавочкины» 351 полка и МиГи 324-й дивизии и управления корпуса выполнили 127 вылетов на ночное патрулирование, проведя в небе 233 часа. Это была достаточно интенсивная боевая работа: каждую ночь патрули корпуса находились в воздухе в среднем по 7,5 часа, делая по 4 самолето-вылета. Однако, несмотря на большое напряжение сил, эффективность наших

истребителей оставалась низкой. В январе был проведен только один бой с В-26, закончившийся безрезультатно.

Одной из причин низкой эффективности наших истребителей являлось малое количество МиГ-15, привлекаемых к боевым действиям в темное время суток. Одного звена было явно недостаточно, но исправить это положение в январе не представлялось возможным. Все силы 303 и 324-й ИАД были направлены на отражение дневных налетов противника и на ввод в бой прибывших на их замену соединений. 324-я дивизия в начале января начала передачу матчасти в сменявшую ее 97-ю ИАД, и большую часть месяца вела боевые действия только одним полком. 31 января последние самолеты были переданы 97-й дивизии, и на следующий день 324-я ИАД убыла в Советский Союз.

Со вступлением в войну 97-й ИАД ПВО, часть летного состава которой была подготовлена к полетам ночью и в СМУ, положение начало исправляться. Из 16 и 148-го Гвардейского авиаполков, входивших в эту дивизию, было выделено по 4 экипажа. Из них сформировали ночную эскадрилью, которая с 20 января начала вводные полеты. Через 10 дней эта эскадрилья приступила к боевым действиям. Кроме того, в феврале 1952 года приступили к изучению МиГ-15 и летчики одной эскадрильи 351-го ИАП и уже в марте совершили первые полеты на реактивном истребителе днем. В следующем месяце начались ночные вылеты. К маю 1952 года в составе ночного полка стало 12 МиГ-15 и 18 Ла-11.

16 мая 351-й ИАП всем составом перебазировался в Аньдун. Днем раньше приступила к боевым действиям ночью с аэродрома Мяогоу одна эскадрилья 147-го Гвардейского ИАП. Этот полк входил в 133-ю ИАД ПВО, в середине апреля прибывшую на Корейский ТВД. С вводом в бой двух эскадрилий МиГ-15 147-го Гвардейского и 351-го авиаполков, ночные задачи с 97-й ИАД были сняты, и она полностью переключилась на дневные действия. С середины мая командир корпуса имел возможность одновременно привлечь к боевым действиям в темное время суток до 17 МиГ-15 и до 7 Ла-11.

Июнь 1952 года стал переломным месяцем в ночной войне над Страной утренней свежести. Вылетая с аэродромов Аньдун и Мяогоу, «ночники» 64-й ИАК действовали те-

перь не только в СПП корпуса, но и в прожекторных полях ВВС КНР в районах Анджу и Хичхон. Наряду с патрулированием в зонах кратковременного ожидания (ЗКО) вблизи СПП, истребители направлялись на перехват бомбардировщиков противника на дальних подступах к охраняемым объектам вне СПП по наведению с КП корпуса. В этом месяце «ночники» 64-го ИАК открыли счет побед над В-29.

10 июня в 22.15 на экранах РЛС корпуса появилась отметка от В-29, идущего в северном направлении в районе Чанъен. К 22.38 экраны показывали уже десять самолетов, следовавших по одному с интервалом от одной до десяти минут.

В 22.26 начался подъем истребителей корпуса. За 21 минуту ушли в небо 4 МиГ-15. Летчикам — командиру 147-го ГвИАП подполковнику Студилину, его заместителю майору Быковцу, штурману 351-го ИАП капитану Карелину и его однополчанину старшему лейтенанту Ихсангалиеву — была поставлена задача патрулированием на различных высотах прикрыть объекты в районе Аньдуна от возможных ударов «крепостей».

«...В 21.32 (22.32) по команде с КП ИАК произвел взлет на самолете МиГ-15 гв. подполковник СТУДИЛИН. По информации с КП и наведению курсовым методом летчик был выведен на высоте 5 000 м на самолет противника. В 21.42 (22.42) в 15 км западнее ТЭЙСЮ СТУДИЛИН обнаружил справа выше на высоте 6500 м самолет противника Б-29, освещенный прожекторами. Гв. подполковник СТУДИЛИН, перейдя к набору высоты, сблизился с самолетом противника и атаковал его сзади снизу слева под ракурсом 1/4, ведя огонь с дистанции 1000—800 м. Атака была безрезультатной. Самолет Б-29 применил маневр, — произведя разворот влево и увеличив скорость, начал выходить из лучей прожекторов, ведя при этом огонь по нашему истребителю.

Вторую атаку подполковник произвел сзади слева снизу под ракурсом 1/4 с дистанции 600 м. Стрельбу вел прицельно по подвижной сетке одновременно со всех пушек длинной очередью. В результате атаки на самолете противника загорелся внутренний левый мотор. После... второй атаки прожектора прекратили освещение... Б-29 ввиду выхода его из СПП. Гв. подполковник СТУДИЛИН,... ориентируясь по пламени горящего мотора, произвел еще две атаки. Первую атаку под ракурсом

0/4 на высоте 6000 м с дистанции 600—500 м на одной высоте с бомбардировщиком. Огонь вел прицельно длинной очередью. Вторую атаку произвел сзади снизу под ракурсом 1/4—0/4 на высоте 5500 м с дистанции 300 м. В результате последней атаки загорелся мотор на правой плоскости и Б-29 с большим снижением с левым разворотом ушел в направлении Корейского залива. Дальнейшее преследование летчик не производил по причине полного израсходования боеприпасов.

Самолет Б-29, продолжая снижение, упал в Корейский залив юго-восточнее пункта ТЕЦУЗАН в 15 км от береговой черты. Падение самолета подтверждается наземными войсками китайских добровольцев и местными корейскими органами власти (полицией).

Бой велся 10 минут».

«...Для перехвата последующих бомбардировщиков противника, выходящих с южного направления в район ТЭЙСЮ, были подняты: в 21.54 (22.54) капитан КАРЕЛИН и в 21.57 (22.57) ст. лейтенант ИХСАНГАЛИЕВ.

Прибыв в район ТЭЙСЮ, капитан КАРЕЛИН в 22.00 (23.00) обнаружил на встречном курсе на высоте 7800 м самолет Б-29, освещенный лучами прожекторов, и атаковал его спереди под ракурсом 1/4. Огонь открыл с дистанции 300—400 м. В результате атаки Б-29 взорвался в воздухе и его обломки упали в районе 15—20 км юго-восточнее СЕНСЕН.

В момент выхода из атаки деталями от взорвавшегося Б-29 у самолета капитана КАРЕЛИНА была повреждена левая плоскость (глубокая вмятина и пробоина на консольной части плоскости) и поцарапан фонарь кабины.

Продолжая патрулировать в районе ТЭЙСЮ и получая информацию с КП корпуса о подходе новых самолетов противника, капитан КАРЕЛИН в 22.06 (23.06) на высоте 7000 м обнаружил второй самолет Б-29, освещенный лучами прожекторов, и произвел по нему атаку сзади под ракурсом 2/4 с дистанции 400—300 м. Огонь вел одной средней очередью. В результате атаки Б-29 загорелся, беспорядочно сбросил бомбы и, теряя высоту, ушел с курсом 200 в направлении моря. Преследование горящего... Б-29 капитан КАРЕЛИН не производил ввиду ухода его за береговую черту.

Продолжая патрулирование в этом же районе, в 22.25 (23.25) капитан КАРЕЛИН на высоте 7000 м обнаружил в лу-



Пилоты 351-го ИАП капитан Карелин (на стремянке) и майор Култышев (1 победа в Корее), Аньдун, осень 1951 г.

чах прожекторов третий Б-29, которого атаковал сзади под ракурсом 2/4, ведя огонь с дистанции 400—300 м одной длинной очередью. В результате атаки Б-29 загорелся и горящим, резко теряя высоту, ушел в море и упал в 35 км от берега западнее СЮКУСЕН. Капитан **КАРЕЛИН** наблюдал, как к месту падения самолета подходили катера противника и производили поиск.

Падение взорвавшегося и горящего самолетов наблюдали также с КП ИАК.

Расход боеприпасов: НС-23 — 71 снаряд; Н-37 — 22 снаряда».

«...Старший лейтенант **ИХСАНГАЛИЕВ**, патрулируя в районе ТЭЙСЮ, в 22.05 (23.05) на высоте 7500 м обнаружил самолет ... Б-29, освещенный лучами прожекторов, которого атаковал сзади под ракурсом 2/4 с дистанции 1000—800 м, произведя при этом одну среднюю очередь, но безрезультатно. Повторных атак не производил по причине выхода ... Б-29 из лучей прожекторов».

Западные издания сообщают, что ночью 10 июня десять из одиннадцати «Суперфортрессов», следовавших к комплексу железнодорожных мостов Кваксана, в районе

Чонджу были пойманы в лучи прожекторов. Неосвещенным остался один В-29 — единственный, пытавшийся сбить радионаведение прожекторов полосками фольги. К освещенным бомбардировщикам устремились 12 МиГов, в результате скоротечного боя два В-29 были сбиты, третий, тяжело поврежденный, не дотянул до своей базы и совершил вынужденную посадку на аэродроме Кимпхо.

Через пять дней счет летчиков 64-го ИАК увеличился еще на одну «крепость». 15 июня в 22.35 старший летчик 147-го ГвИАП гвардии старший лейтенант Володарский перехватил в 10 километрах западнее Чонджу В-29, освещенный лучами прожекторов. В документах корпуса сообщается, что после четырех атак «Суперфортресс» упал в Корейский залив в 10—15 километрах западнее мыса Ханчен. В западной литературе упоминаний о бое нами не встречено.

* * *

Встретившись с активным противодействием МиГ-15, Бомбардировочное командование было вынуждено пересмотреть свою тактику.

До этого времени при ударах по железным дорогам основное внимание бомбардировщики уделяли участку Анджу — Чонджу — Сончхон. Сейчас силы были перенацелены на район Хичхон. При этом, поскольку базы МиГов располагались на западном побережье Кореи, В-29 начали использовать восточные маршруты: 98 -я БАГ — маршрут Йокогама — Хамхын — Хичхон; 19 и 307-я БАГ — Окинава — Ресу — Вонсан — Хичхон. Бомбардировки участка Чонджу — Сончхон возобновлялись только при плохой погоде в районе базирования истребителей корпуса. При этом предпочтение отавалось ночам с многослойной облачностью. При улучшении погоды В-29 уходили на запасные цели южнее Пхеньяна. Бомбометание в СМУ по радиолокационному прицелу было бы весьма проблематичным, однако в июне для выполнения ударов началось повсеместное активное использование навигационной системы SHORAN.

Установка оборудования SHORAN на самолеты 19-й, а затем 307 и 98-й групп началась еще в июне 1951 года. Однако из-за недостатка комплектов аппаратуры, отсутствия

опытных специалистов по ее обслуживанию и использованию эффективное применение системы началось лишь годом позже. С июня 1952 года подавляющее большинство вылетов В-29 проводилось с использованием системы. Первый после перерыва удар в зоне действия МиГов был нанесен десятью В-29 98-й БАГ 29 июня из-за облаков с использованием системы SHORAN по железнодорожному участку Чонджу—Сончхон. На следующую ночь, также в сложных метеоусловиях, налет повторили шесть «крепостей» 307-й БАГ.

Изменение коснулось и организации налетов. До 10 июня В-29 выходили на цель одной группой из 8—12 самолетов, идущих с интервалами от одной до десяти минут. После 10 июня «Суперфортрессы» появлялись над объектом удара тремя-четырьмя группами по 2—4 самолета. Временные интервалы между самолетами увеличились до 5—20 минут, а между группами до 20—50 минут.

Группы В-29 стали комплектоваться самолетами радиоэлектронной борьбы (РЭБ) RB-50G, теперь работа советских операторов РЛС усложнилась. Для уменьшения опасности быть обнаруженными прожекторами, бомбардировщики были окрашены снизу в черный цвет, возросли высоты, на которых они отныне следовали к цели.

В июле Бомбардировочное командование получило новую цель — завод «Восточной компании легких металлов» в Янгси. В налете участвовали 63 В-29, 70 процентов строений завода были превращены в руины. В этом же месяце «Суперфортрессы» начали наносить самые массированные с начала войны удары по северокорейской столице. Не обоснованные по военным соображениям, налеты имели целью сделать представителей КНА и КНД сговорчивее на переговорах по прекращению огня. Как никогда ранее широко были применены зажигательные бомбы и, возможно, самое страшное неядерное оружие того времени — напалм. В первом таком вылете 63 В-29 вывалили на город почти девять тысяч литров напалма. Уинстон Черчилль, никогда не питавший симпатий к коммунистам, заявил: *«Мне очень не нравятся эти напалмовые налеты. Ужасающее число людей сгорают от содержимого бомб. Мы можем сделать очень большую ошибку, позволив себе вести войну таким жесточайшим методом. Напалм не предназначался для применения его против гра-*

жданских лиц. Я не возьму на себя ответственность за это». Масштаб налетов взволновал Британию. Архиепископ Йоркский, Методистская и Свободная церкви Шотландии потребовали остановить неразборчивое применение напалма. Однако в обстановке «холодной войны» 1952 года массовых компаний протеста против бомбардировок городов не было.

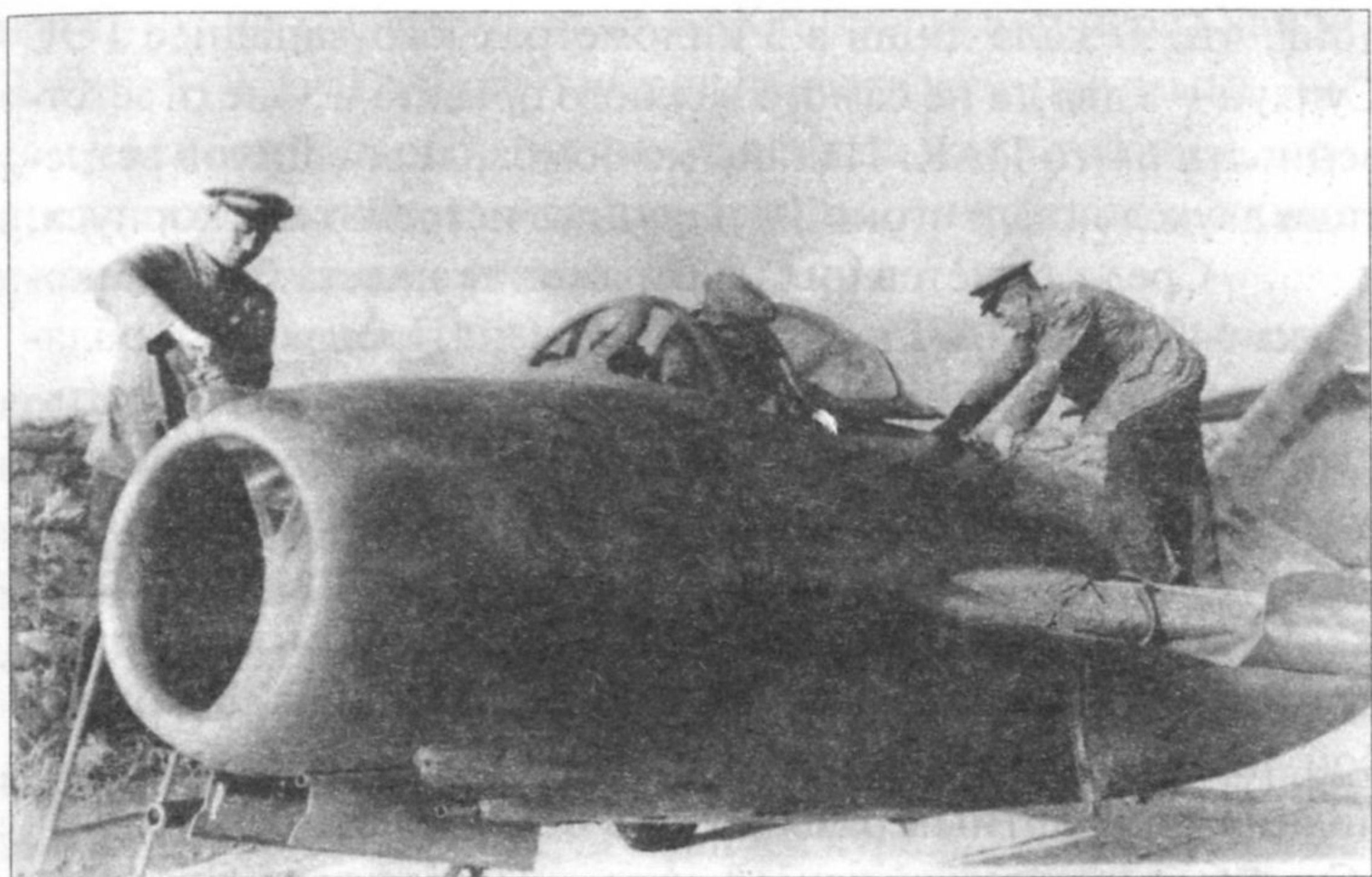
** * **

Июль и август для ночников 64-го ИАК прошли относительно спокойно. Истребители продолжали патрулировать в ЗКО СПП корпуса, вылетали на перехват на дальние подступы, действуя в китайских прожекторных полях и вне их, однако встреч с противником было мало. Действиям МиГов сильно мешала облачность. Наличие облаков, даже перистых, значительно затрудняло поиск и обнаружение противника, находящегося за облаками. В этом случае бомбардировщики прожекторами не освещались.

Несмотря на предпринимаемые меры, которые, как предполагалось, должны были повысить вероятность обнаружения противника, — таких, как использование для точного наведения истребителей станций орудийной наводки СОН-4, расчета и задания летчику приборной высоты полета, подсветки бомбардировщиков САБами, — «ночники» корпуса провели за два месяца только три боя с В-29. При этом одна «крепость» была сбита и одна повреждена.

Единственная победа была одержана штурманом 351-го ИАП майором Карелиным. В ночь с 3 на 4 июля Анатолий Карелин патрулировал в районе Сончхон. В 23.44 с КП корпуса поступила команда следовать в район Анджу, где ожидался пролет самолета противника. Через две минуты Карелин был уже над Анджу. С КП непрерывно поступала информация о движении цели и *«летчик в 22.46 (23.46) обнаружил самолет противника РБ-29 в лучах прожектора на высоте 7200 м, которого атаковал слева под ракурсом 4/4 с дистанции 300 м, сделав при этом одну короткую очередь, РБ-29 загорелся.*

Ориентируясь по пламени на левой стороне центропланной части РБ-29, при слабом освещении прожекторов, майор КАРЕЛИН произвел вторую атаку сзади под ракурсом



Подготовка к ночному боевому вылету МиГ-15бис № 53210546 (бортовой № 546) из 351-го ИАП

0/4 с дистанции 200—250 м, сделав при этом одну среднюю очередь. В результате чего пламя на РБ-29 увеличилось. В это время он вышел из лучей прожекторов.

Ориентируясь по горящему РБ-29, летчик произвел еще две атаки сзади под ракурсом 0/4 с дистанции 200 м, сделав при этом еще две короткие очереди по правой стороне центроплана. <...> РБ-29 на высоте 2600—1500 м начал разваливаться и упал в районе 2 км западнее ХАКУСЕН, где и взорвался. Экипаж в количестве 9 человек взят в плен.

Израсходовано снарядов: Н-37 — 16 шт., НР-23 — 60 шт.»

Позже по обломкам и показаниям пленных было установлено, что сбитым самолетом оказался стратегический разведчик РВ-50. По данным противоположной стороны, в ту ночь МиГаами был сбит РВ-29 из 91-й СРАЭ.

Второй бой произошел в ночь с 23 на 24 августа. Погода в районе Чхонсу благоприятствовала налету бомбардировщиков. Десятибалльная облачность начиналась в 700 метрах от земли и простиралась до высоты 8,5 километра. Морось и временами дождь уменьшали видимость до 4—6 километров. В 02.06—03.25 десять В-29 нанесли удар по станции Супхун-

донг, что лежала лишь в 3 километрах юго-западнее ГЭС Супхун — едва ли не самого важного объекта в зоне ответственности 64-го ИАК. Над целью бомбардировщиков встретили двухслойный огонь ЗА и ночные истребители корпуса.

Среди вылетевших на отражение налета был замкомэска 147-го ГвИАП капитан Полтавец. Производя в облаках поиск бомбардировщика, Полтавец открыл заградительный огонь вне визуального контакта с целью, руководствуясь лишь информацией с КП. Наш летчик противника не видел, однако стрелки В-29, очевидно определив местоположение истребителя по пушечным трассам или вспышкам дульного пламени, повредили самолет Полтавца. Закончив бой, пилот пошел на свой аэродром, заходя на посадку, выполнил стандартный разворот и в 02.50 доложил по радио: *«Снижаюсь на дальний привод, курс — 80 градусов»*. Это были последние слова летчика — его МиГ-15 загорелся и упал в 12 км от аэродрома Мяогоу. При ударе о землю самолет взорвался, капитан Полтавец погиб. В уцелевших частях МиГа были обнаружены пулевые пробоины калибра 12,7 мм. Это была первая боевая потеря «ночников» корпуса.

Через неделю после гибели капитана Полтавца, в ночь с 30 на 31 августа, на счет его однополчанина капитана Кордюкова был записан поврежденным один В-29.

С начала сентября Бомбардировочное командование начало уделять повышенное внимание району ГЭС Супхун, снабжавшей электроэнергией как Северную Корею, так и Северо-Восточный Китай. Первый удар был нанесен по городу Чхонсу недалеко от ГЭС 3 сентября. 12 сентября, впервые после июньских боев, «Суперфортрессы» нанесли удар в зоне прикрытия ночных истребителей корпуса в безоблачную погоду. На этот раз целью была выбрана сама ГЭС. Необходимо отдать должное Бомбардировочному командованию — мощный налет был хорошо спланирован и проведен и стоит того, чтобы подробно о нем рассказать. При этом мы будем опираться на данные наших архивов и открытой зарубежной печати.

Прежде всего стоит отметить, что удар в безоблачную погоду американцами не планировался. Метеослужба прогнозировала в ночь с 12 на 13 сентября плотный слой облаков

над Супхуном, а потому глава БАК бригадный генерал Уайли Д. Гэней (Wiley D. Ganeu) решил нанести удар под самым носом у МиГов. Впрочем, не полагаясь только на погоду, Гэней предложил целый ряд мер, призванных снизить возможные потери бомбардировщиков.

12 сентября в 20.32—20.45 над ГЭС прошел самолет командующего вылетом, последний перед ударом раз производя доразведку объекта. Совершенно ясное небо оказалось неприятным сюрпризом, но командующий положился на меры противодействия, и удар был произведен без отступления от плана.

В 22.58 на рубеже Хамхын — Ковон РЛС корпуса обнаружили цель, идентифицированную как В-29. Вслед за первым бомбардировщиком, держащим курс на северо-запад, на экранах радаров появились второй, третий, четвертый, пятый... К 00.11 операторы РЛС насчитали 35 «Суперфортрессов», идущих тремя эшелонами — по 20, 10 и 5 самолетов. По американским данным, в налете участвовали 31 В-29.

В 23.00 с юго-востока к ГЭС подошли шесть В-29 — постановщиков помех. Находясь вне зоны огня зенитных батарей, они в течение сорока минут сбрасывали ленты алюминиевой фольги, создававшие пассивные помехи в метровом и сантиметровом диапазонах. Активными средствами РЭБ был забит метровый диапазон, в котором работали РЛС корпуса П-3, «Мост-2», «ЛВ» и СОН-3К. Это особенно сказалось на СОНах — станциях оружейной наводки. В 23.30 с южного направления на малой высоте для подавления прожекторов выскочили первые три В-26. Через 5 минут, в 23.35, на ГЭС посыпались 227-кг фугасные бомбы с бомбардировщиков 307-й группы, составлявших первый эшелон. Уже после полуночи, в 01.17, над целью появились бомбардировщики 19-й группы, нанешие удар также 227-кг фугасами. Наконец, в 01.49, на ГЭС вышел третий эшелон — В-29 98-й группы с 908-кг полубронебойными бомбами.

«Инвэйдеры», на протяжении двух с половиной часов штурмовавшие прожектора, смогли подавить лишь 8 из около 30 прожекторных позиций. В два часа ночи они ушли. Через 12 минут отбомбился и взял курс на юг последний из «Суперфортрессов».



Капитан Добровичан из 147-го ГвИАП 133-й ИАД. В ночных боевых вылетах сбил 3 В-29

В течение 3,5 часа В-29 сбросили на Супхун до пятисот бомб. Три попали в верхнюю часть плотины, одна в разрушенную часть турбинного зала, около полусотни — на территорию трансформаторного хозяйства, разрушенного ранее при крупном ударе авиации ООН 23 июня. Остальные бомбы не попали даже на территорию ГЭС, упав в 1—2 км юго-восточнее нее. Плотина, действующие турбины, генераторы и трансформаторы не пострадали. Таким образом, налет своих целей не достиг — объект удара остался вполне работоспособен.

В то же время, несмотря на то, что использованные средства обеспечения значительно снизили эффективность наших истребителей и зенитной артиллерии, американцы не смогли избежать потерь.

В ту ночь на перехват бомбардировщиков вылетели два летчика ночной эскадрильи 147-го Гвардейского ИАП. В 23.38, когда на ГЭС сыпались бомбы с «Суперфортрессов» первого эшелона, от полосы аэродрома Мяогоу оторвался МиГ-15 старшего лейтенанта Юрия Добровичана. Через 20 минут ушел в небо МиГ командира эскадрильи гвардии капитана Тришкина.

Выйдя в район ГЭС, истребители начали патрулирование — старший лейтенант Добровичан на высоте 7000 метров, капитан Тришкин тысячей метров выше. Хотя небо было безоблачным, поиску противника мешала густая дымка. Однако удача сопутствовала пилотам.

В 00.11 Добровичан увидел южнее Чхонсу один В-29, идущий в лучах прожекторов на высоте 6500 м. Развернув-



Стенгазета, посвященная победе Юрия Добровичана над В-29 в ночь с 12 на 13 сентября 1952 г.

шись влево, наш летчик со снижением начал сближаться с противником и с дистанции 1000—800 метров дал по В-29 одну очередь. Дистанция была слишком велика, и пилот не увидел, нашли ли его снаряды цель. Учтя свою ошибку, Добровичан вновь открыл огонь, только оказавшись точно в хвосте «Суперфортресса» на дистанции, не превышающей 300 м. На этот раз пушечная трасса уперлась точно в бомбардировщик и зажгла мотор на его левой плоскости.

Отвернув вправо от горящей «крепости», Добровичан сделал вираж и приготовился к повторной атаке. Ее, как оказалось, уже не требовалось — пламя охватило бомбардировщик, и он начал разваливаться в воздухе. В 00.15 горящие обломки «Суперфортресса» рухнули на лес в 17 км восточнее Тэгвана. Доложив на КП о падении противника, Добровичан вышел из боя.

Патрулируя на 8-километровой высоте, капитан Тришкин следил за падающим бомбардировщиком. Внезапно он увидел впереди и ниже себя В-29, идущий на юго-восток на высоте 6800 метров. Как ни странно, на нем были включены аэронавигационные огни. Довернув на противни-

ка, Тришкин, снижаясь, начал преследование. Экипаж В-29, видимо, обнаружив истребитель, погасил АНО. Однако ошибка была исправлена поздно — наш летчик успел сблизиться с «Суперфортрессом» и уже ясно видел свет в кабине экипажа. Ориентируясь по кабинным огням, комэска подошел к нему сзади и под небольшим ракурсом дал одну прицельную очередь. Каковы были результаты стрельбы, летчик не видел, так как проскочил бомбардировщик и потерял его в темноте.

Весь бой занял всего 3—4 минуты. Через некоторое время с КП дали команду возвращаться на аэродром. В 00.28 старший лейтенант Добровичан, а в 00.46 капитан Тришкин благополучно сели в Мяогоу.

На счет старшего лейтенанта Юрия Добровичана был записан 1 В-29. Кроме того, по данным радиоразведки, еще 3 В-29 были повреждены огнем ЗА и совершили вынужденные посадки в Южной Корее на аэродромах Сувон и Кунсан. Был подбит и «Суперфортресс», атакованный капитаном Тришкиным.

Западные исследователи отмечают, что в ходе налета, несмотря на меры противодействия, огонь с земли был «...от



Место падения В-29А № 44-86343, сбитого Юрием Добровичаном в ночь с 12 на 13 сентября 1952 г.



Два фотоснимка обломков В-29А № 44-86343

умеренного до сильного, так как позиции зенитной артиллерии на Маньчжурском берегу Ялуцзяна атаке не подвергались. Несколько северокорейских ночных истребителей, в том числе и реактивных, не открывая огня, прошли под «Суперфортрессами», а один самолет неопознанного типа сбрасывал перед боевыми порядками В-29 желто-белые осветительные бомбы».

Факт потери одного бомбардировщика 371-й БАЭ 307-й БАГ над районом ГЭС американской стороной признается, но единого мнения о ее причинах нет. Роберт Ф.Футрелл пишет, что «прожектора успешно осветили несколько бомбардировщиков, и один из них, принадлежащий 307-й группе, подвергся спорадическим атакам истребителей и был сбит. Несколько бомбардировщиков получили повреждения от огня зениток».

Другие относят потерю бомбардировщика на счет ЗА. Официально причиной списания В-29 371-й БАЭ 307-й БАГ, произведенной 13 сентября, названа его потеря от огня зенитной артиллерии над ГЭС Сутхун. Единственный выживший член экипажа того самолета, сержант, был взят в плен и на допросах также показал, что именно зенитчиками был сбит его самолет и серьезно повреждены два В-29 98-й БАГ.

Дело, возможно, в том, что огонь с земли в ту ночь был скорее сильный, чем умеренный. Один из участников вылета — ветеран Второй мировой, — вспоминая о плотном заградительном огне, сказал, что он был «так же хорош, как и тот, что я наблюдал над Германией». А вот две атаки наших летчиков и в самом деле были «спорадическими». Летящий «в лоб» снаряд МиГа, пусть и трассирующий, увидеть нельзя, а скоротечность второй атаки Добровичана не позволила экипажу бомбардировщика, на борту которого сразу же начался пожар, осознать ситуацию. Поэтому, наверное, огонь с земли был признан более вероятной причиной потери.

Позже наша поисковая команда нашла обломки В-29. В них, в частности, были обнаружены схемы расположения радиостанций системы SHORAN. Вероятно, последний факт на Западе не известен, поскольку когда позже нашими истребителями делались попытки перехвата бомбардировщиков на боевых курсах, указанных в карте, Бомбардировочное командование решило, что «противник на опыте узнал, где пролегают лучи системы SHORAN, и разместил в тех районах прожекторы и зенитные батареи».

Во второй половине сентября и октябре из-за преимущественно безоблачной и малооблачной погоды В-29 были перенацелены на районы южнее Пхеньяна, где оказались вне досягаемости МиГов. Войска КНА и КНД, готовясь к наступлению и стягивая крупные силы к линии фронта, предоставили Бомбардировочному командованию новые цели для ударов. 18 сентября В-29 отбомбились по тыловым позициям северокорейских войск в районах Йонпо, Чунчхон и Хамхын. На следующий день последовал удар 35 «крепостей» по тем же районам. Этим вылетом, проведенным в дневное время под усиленным истребительным сопровождением, лично командовал генерал Гэней. 20 сентября В-29 бомбили мосты в районе Хичхона.

В ночь с 30 сентября на 1 октября бомбардировщики нанесли успешный удар по химическому заводу в Намсанни недалеко от водохранилища Супхун. Поскольку объект лежал в зоне действия ночных истребителей противника, то была выбрана ночь с неблагоприятными погодными условиями, а В-29 отбомбились из-за облаков с использованием системы SHORAN. Первой на цель вышла тройка «крепостей», которая вывалила на позиции зенитчиков осколочно-фугасные бомбы со взрывателями, установленными на взрыв над землей, а затем отошла от цели и, встав в круг, начала «забивать» радары противника бортовыми средствами РЭБ. В то время, как 45 «Суперфортрессов» ударной группы один за другим вываливали свой груз на завод, на малой высоте позиции прожектористов штурмовали В-26. В целом меры противодействия дали свой результат. В лучи прожекторов попали лишь несколько «Суперфортрессов», замеченные их экипажами МиГи не смогли выполнить ни одной атаки, и, хотя часть бомбардировщиков получила повреждения от зенитного огня, все они благополучно вернулись на базу. Завод в Намсанни был разрушен.

Этот химзавод оставался последним стратегическим объектом на территории Северной Кореи. После его бомбардировки американские аналитики отметили, что даже полное уничтожение северокорейской промышленности не сделало делегацию коммунистов сговорчивее на переговорах о

прекращении огня в Паньмыньджоне. Для продолжения давления на них силами ВВС требовались новые цели — те, что ранее в качестве целей даже не рассматривались.

6 октября, когда корейско-китайские войска предприняли новое наступление, интенсивность вылетов В-29 на поле боя значительно возросла. В вылетах против живой силы чаще всего использовались 227-кг осколочно-фугасные бомбы. Если взрыватели бомб устанавливались на взрыв в 15—30 метрах над землей, то от ливня осколков солдат КНА и КНД не спасали никакие окопы. Причем точность бомбометания по наведению с земли могла быть удивительной. Командир 2-й пехотной дивизии США генерал Кларк Л. Раффнер (Clark L. Raffner) после одного из таких ударов передал радиogramму в штаб ДВ ВВС, где говорил: *«Огромный урон, нанесенный вашими бомбами, значительно ослабил давление, оказываемое противником на вверенные мне войска. Точность бомбовых ударов просто изумительна. Подобные удары подрывают боевой дух целых соединений противника, сосредоточившихся для атаки лишь в 400-х метрах от линии фронта. Американский солдат, бежавший из плена во время налета на Сунчхон около полуночи, сообщил, что большая часть батальона противника, подтягивавшегося к линии фронта для штурма позиций 9 пехотной дивизии, была уничтожена, а оставшиеся в живых в панике разбежались»*. «Суперфортрессы» использовались также и для разбрасывания противопехотных мин в оперативном тылу северокорейцев.

Ударами по войскам работа стратегических бомбардировщиков не ограничивалась, и в сложных метеоусловиях из-за облаков В-29 продолжали бомбить объекты в зоне ответственности 64-го ИАК. Их встречи с МиГами, пусть редкие, были неизбежны.

* * *

Октябрь 1952 года прошел для наших «ночников» достаточно спокойно. Боев с противником из-за сложности его визуального обнаружения в облаках без подсветки прожекторами не было. При поиске более эффективных методов перехвата В-29 в 64-м ИАК обратились к схемам расположения радиостанций SHORAN, найденным в обломках В-29,

сбитого 12 сентября. Изучение схем позволило точно определить боевые курсы, по которым «Суперфортрессы» выходили в точки бомбометания. В результате возникла идея создать на них специальные зоны поиска, которые, как предполагалось, в условиях ограниченных размеров прожекторных полей и широкого применения противником радиолокационных помех, должны были повысить эффективность наших ночных истребителей, позволяя им быстрее сблизиться с противником и атаковать его на входе в СПП. Такие зоны были созданы на ближних подступах к основным объектам прикрытия корпуса — ГЭС Сунхун и мостам в районе Аньдунна. Ночные учения по прикрытию ГЭС и мостов, проведенные в этом месяце с привлечением истребителей, зенитной артиллерии и прожекторов, продемонстрировали высокие возможности наведения при помощи зон поиска. Было отмечено, что этот способ дает точность наведения не хуже, чем с помощью основной РЛС П-3. Проверить эффективность способа в реальных боевых условиях в октябре не удалось, так как налетов на эти объекты противник не совершал.

Следующий бой с В-29 состоялся в ночь с 18 на 19 ноября, когда в полночь в районе Сончхон—Чонджу появился одиночный «Суперфортресс». В 00.16 для его перехвата с аэродрома Мяогоу вылетел гвардии старший лейтенант Добровичан. В 00.40 на высоте 6 500 метров он вышел в район Сончхона и *«заметил выше себя впереди подозрительный свет, о чем доложил на КП и запросил разрешение атаковать. Ввиду того, что в данном районе находились в воздухе еще 2 МиГ-15, произвести атаку не было разрешено. Гвардии старший лейтенант ДОБРОВИЧАН, не прекращая наблюдения за данной целью, выполнил два виража вокруг нее и обнаружил, что это был самолет В-29, производивший фотографирование путем сбрасывания ФОТАБ. С КП корпуса летчик получил команду атаковать самолет противника, который в это время был кратковременно освещен лучами прожекторов. Бомбардировщик уходил с курсом 180 градусов, маневрируя по высоте и курсу.»*

Гв. старший лейтенант ДОБРОВИЧАН, сблизившись сзади на дистанцию 1200—1500 м сзади под ракурсом 1/4, произвел одну очередь, трасса которой прошла ниже ... В-29. Не теряя из вида самолет противника, летчик, сблизившись с ним

на дистанцию 300—400 м, произвел вторую атаку снизу сзади под ракурсом 0/4, ведя огонь по подвижной сетке прицела. После второй атаки бомбардировщик... загорелся. В то же время он вышел из СПП. Ориентируясь по пламени горящего самолета, летчик произвел еще 2 прицельных очереди с дистанции 200—150 м. Попав в струю (спутный след. — Авт.) самолета Б-29, из атаки вышел, продолжая наблюдать за горящим снижающимся самолетом противника. Б-29 упал в море. По команде с КП ИАК ст. лейтенант ДОБРОВИЧАН вышел из боя и произвел посадку на своем аэродроме.

Воздушный бой длился 5 мин. Израсходовано снарядов: Н-37 — 20, НР-23 — 94».

Американские исследователи подтверждают, что в ту ночь один В-29 из 345-й БАЭ 98-й БАГ был тяжело поврежден МиГом, взял курс на о. Чходо и, не дотянув до него менее километра, упал в воду. При этом один член экипажа погиб, еще 8 пропали без вести.

Интересно, что в том бою, по-видимому, приняли участие и МиГи 351-го ИАП. Роберт Футрелл, основываясь на журнале боевых действий 98-й БАКр за ноябрь 1952 г. и обзор данных разведсужбы 5-го ВА № 201 от 23 ноября, описал бой так: «В ночь с 18 на 19 ноября красные применили новую тактику, позволившую им сбить В-29 98 авиакрыла, вылетевший против их баз снабжения у Сончхона. Над В-29 появился самолет-наблюдатель красных, который при каждом изменении бомбардировщиком курса сбрасывал осветительную бомбу. Бомбы позволили прожектористам поймать бомбардировщик в лучи, а истребителю провести по нему четыре атаки. В результате бомбардировщик был поврежден и оставлен экипажем над Чходо».

Таким образом, и наше, и американское описания упоминают о загадочных бомбах. То, что Добровичан принял за ФОТАБы, экипаж В-29 счел за осветительные бомбы. Судя по сообщению, полученному Добровичаном с земли, в том районе находилась еще пара МиГ-15. На наш взгляд, это и была пара 351-го полка. Наши истребители во избежание столкновения друг с другом в темноте получали свои определенные эшелоны. Вероятно, в данном случае пара МиГов, поднятая заведомо выше В-29, освещала его САБами, при-

нятыми Добровичаном за ФОТАБы. Впрочем, той парой могли, хотя и маловероятно, оказаться истребители ОВА.

Несмотря на потерю одного самолета, «Супер-фортрессы» в ноябре действовали достаточно эффективно. Меры обеспечения, используемые американцами, давали свои результаты. Радиолокационные помехи и черная окраска нижних поверхностей бомбардировщиков значительно снижали эффективность прожекторов, а визуально обнаружить неосвещенного противника нашим летчикам удавалось лишь в редких, исключительных случаях:

при нахождении его в створе с луной или при включении им освещения кабины. Капитан Н. И. Шкодин из 147-го ГвИАП вспоминал: *«Я, как врид (временно исполняющий должностные обязанности. — Авт.) командира полка, раза три-четыре вылетал по ночам — посмотреть своими глазами, что там и как. Вылетал в очень темные ночи, хотя южные ночи — они все темные. «Крепости» бомбят, я хожу там среди них. Несколько раз попадал в спутную струю, провокационные очереди пару раз давал. Очередь дам, — а снаряды трассирующие, — и думаю, что сейчас ответят, и я их засеку. Нет, не отвечали...»* Поиск на позиционных линиях системы SHORAN также успеха не принес, хотя были случаи, когда наши истребители попадали в спутный след бомбардировщиков и срывались в штопор. Трудности с обнаружением приводили к тому, что, например, 28 ноября американцам удалось нанести удар по северокорейским аэродромам Ый-джу и Синыйджу, повторив успех налета, совершенного на



Командир АЭ 147-го ГвИАП 133-й ИАД капитан Николай Шкодин
(2 победы во Второй мировой войне,
3 победы в Корее)

эти же объекты в январе. С 19.57 до 21.30 до 32 В-29 отбомбились по аэродромам, позициям ЗА в районе моста, жилым кварталам и промышленным объектам городов Ыйджу и Синыйджу. Их удар обеспечивали четыре В-29 — постановщика помех. Кроме того, радиоперехватом переговоров американских экипажей было установлено, что бомбардировщиков прикрывали до десятка истребителей.

В ту ясную лунную ночь прожекторные лучи имели слабую контрастность — уже на высоте 4000—5000 метров они теряли свои очертания. Это крайне затруднило визуальное наблюдение за самолетами противника — В-29 на фоне неба практически не просматривались. Сбрасываемые противником ФОТАБы ослепляли расчеты зенитных орудий, что также усложняло слежение за целями и ведение огня. Через СПП корпуса прошло 36 В-29, но ни один из них не был освещен настолько надежно, чтобы наши истребители смогли их обнаружить и атаковать. В воздухе одновременно находилось 7 МиГ-15, которые вели поиск бомбардировщиков у границ СПП на их боевых курсах, но ни один летчик противника не обнаружил.

Последствия налета 28 ноября оказались удручающими. ВПП Синыйджу получила 80 попаданий. На полосу аэродрома Ыйджу упало 28 бомб и еще 21 на рулежные дорожки. В районе Синыйджу 30 ФАБами было разрушено здание бумажной фабрики, вызваны пожары на руднике и в железнодорожном депо. Бомбы уничтожили множество жилых домов, имелись убитые и раненые среди гражданского населения. В районе Ыйджу также было разрушено большое количество жилых строений, погибло до 70 человек и около 60 получили ранения. Сгорела средняя школа, были разрушены швейная мастерская и почта. На позиции зенитной артиллерии упали 31 ФАБ, имелись убитые и раненые, была повреждена матчасть.

Нужно признать, что налет 28 ноября, весьма успешный для американцев, был серьезным поражением северокорейской системы ПВО, основу которой составлял 64-й ИАК. Однако ситуация, в которой оказались командование, зенитчики, прожектористы и «ночной» летный состав 64-го корпуса, была типичной для любой «нормальной» войны, в которой друг другу противостоят близкие по силе и опыту

противники. Бомбардировочному командованию Дальневосточных ВВС США после длительных поисков оптимальных тактических приемов и методов противодействия МиГам к концу ноября 1952 года удалось вернуть позиции, утраченные в июне.

Для повышения эффективности системы ночной ПВО Северной Кореи командиром и штабом корпуса, летчиками, зенитчиками, боевыми расчетами КП и личным составом радиолокационной службы была проведена огромная работа. В начале декабря с командирами зенитных дивизий, прожекторного полка, 351-го ИАП, ночной АЭ 147-го ГвИАП и артдивизионов был проведен разбор действий зенитных, прожекторных и истребительных частей по отражению налета 28 ноября. В кратчайшие сроки были проделаны следующие мероприятия.

— Штабом корпуса был разработан план использования ночных истребителей, который предусматривал одновременный подъем 10—12 самолетов для уничтожения бомбардировщиков противника в СПП и на дальних подступах к охраняемым объектам вне СПП.

— Разработаны варианты освещения и сопровождения целей на основных боевых курсах системы SHORAN. Для указания истребителям направлений входа бомбардировщиков в СПП были выделены специальные прожекторные станции.

— За счет прожекторных частей Народно-освободительной армии Китая расширено СПП.

— Летчиками, офицерами ЗА и зенитно-прожекторных частей проведена совместная летно-тактическая конференция, на которой был обобщен опыт ночных боевых действий и разработаны методы по повышению их эффективности.

— Проведена конференция по обобщению опыта и улучшению работы прожекторных подразделений в условиях помех.

— Проведена специальная подготовка офицеров-руководителей ночными боевыми действиями по управлению и наведению при помощи выносного индикатора кругового обзора (ИКО) РЛС П-20 и двух столов наведения.

— С летным составом проведено тщательное изучение способов поиска самолетов противника вне СПП в лунную ночь на фоне луны и при других условиях.

— Повторно изучены ЛТХ самолетов В-29 и В-26, их уязвимые места.

— Командиром корпуса проводились систематические разборы боевых действий с подробным описанием успешных и неуспешных воздушных боев.

— Издавались декадные обзоры с обобщением опыта боевых действий частей корпуса, которые доводились до сведения всего личного состава.

Помехоустойчивость нашей радиолокационной сети была повышена за счет ввода в действие РЛС П-20 «Перископ», развернутой на позиции вблизи Аньдуна в конце ноября. До ее ввода радиолокационное поле 64-го ИАК создавали:

— РЛС обнаружения и наведения П-3, П-3А и П-8, обеспечивавшие действия истребительной авиации;

— зенитно-артиллерийские РЛС обнаружения «ЛВ», «Мост-2», станции орудийной наводки СОН-3К и СОН-4;

— РЛС управления прожекторами РП-15-1 и РАП-150.

Ввод в строй РЛС П-20 повысил не только помехоустойчивость нашей радиолокационной сети, но и точность наведения истребителей. П-20 обнаруживала цели типа В-29 на дальности до 250 км, а цели типа истребителя на дальности до 180 км. РЛС П-3А и П-8 обнаружить истребитель на такой дальности не могли, что делало невозможным наведение наших перехватчиков на самолеты противника на дальних подступах, т.е. на удалении 120—130 и более километров от прикрываемых объектов. Разрешающая способность РЛС П-20 обеспечивала выведение МиГ-15 в хвост В-29 на дистанцию 600—800 метров с погрешностью по высоте 80—100 метров. РЛС П-3А и П-8 имели гораздо меньшую точность, позволяя выводить наш истребитель в заднюю полусферу противника на дистанцию 1500—2000 метров.

Кроме того, увеличился и боевой состав «ночников» 64-го ИАК. В конце ноября на аэродром Аньдун перебазировалась ночная эскадрилья 535-го ИАП, которая совместно с эскадрилей 224-го ИАП с 28 августа 1952 года дежурством в готовности № 1 на аэродроме Мукден прикрывала по ночам Северо-Восточный Китай.

В декабре 1952 года окончательно сложилась следующая, весьма эффективная система отражения налетов «Суперфортрексов»:

За час до наступления темноты одна эскадрилья занимала готовность № 3. С наступлением сумерек занимали готовность и остальные эскадрильи «ночников».

Количество участвующих в налете В-29 устанавливалось радиоразведкой за 3—3,5 часа до нанесения удара. Это позволяло командиру 64-го ИАК правильно оценить обстановку, определить количество сил, необходимых для успешного отражения налета, распределить их по зонам и высотам и установить порядок ввода в бой.

При обнаружении самолетов противника нашими РЛС — обычно на рубеже Хэджу — Сепхо — Вонсан — Канге — часть летчиков переводилась в готовность № 1. Когда первые бомбардировщики пересекали рубеж Пхеньян—Вонсан, начинался подъем наших истребителей.

Количество поднимаемых самолетов зависело от характера налета, метеоусловий и района действий противника. При действиях бомбардировщиков юго-восточнее рубежа Анджу — Хичхон или при незначительной их активности в зоне прикрытия корпуса в воздух одновременно поднимались 1—3 истребителя. При действиях противника на ближних подступах к прикрываемым объектам количество истребителей увеличивалось до 4—10. При продолжительном налете производилось наращивание сил наших истребителей.

Поднятые в воздух МиГ-15 направлялись на патрулирование в зоны ожидания СПП корпуса и на перехват на дальние подступы. В последнем случае они действовали в прожекторных полях китайских ВВС и вне их, достигая рубежа Хичхон — Сукчон. При этом МиГи искали противника на средних и больших высотах, а от 3000 м и ниже действовали Ла-11. В лунные ночи «лавочкины» вели свободный поиск В-26 и штурмовиков вне СПП до рубежа Пхеньян — Вонсан. Для перехвата на дальних подступах вне прожекторных полей привлекались летчики, наиболее подготовленные для действий ночью в простых и сложных метеоусловиях.

Как на ближних, так и на дальних подступах истребители наводились с КП ИАК курсовым способом и информацией по данным РЛС. На дальних подступах (удаление от объектов прикрытия 130—150 километров) и в районе бомбометания противника использовался ИКО РЛС «Перископ». Наведение с помощью двух столов наведения по дан-

ным РЛС П-3А и П-8 производилось в районе бомбометания и при отходе бомбардировщиков от цели (удаление 50—80 километров).

Курсовой способ был основным. Летчику непрерывно задавали курс и высоту с таким расчетом, чтобы вывести его в хвост противнику на дистанцию визуального обнаружения, составлявшую в лунную ночь 800—1000 метров. Истребитель выводился на курс бомбардировщика в 5—10 километрах сзади него. Сближение производилось на скорости 800 км/ч. За 2 километра до цели летчик выпускал тормозные щитки и гасил скорость до 550 км/ч. При сближении пилоту непрерывно поступала информация о расстоянии до цели и ее высоте полета. РЛС П-20 давала возможность подойти к бомбардировщику на дистанцию 800 метров, уже позволявшую обнаружить противника визуально. Станции П-3А и П-8 обеспечивали сближение до 1500—2000 метров. В любом случае за 2 километра до цели летчик усиливал наблюдение. Заметив, например, инверсионный след, он шел вдоль него, пока не сближался с противником до установления зрительного контакта. Иногда самолеты противника освещались прожекторами, что облегчало их поиск и атаку.

Результат большой и напряженной работы всего личного состава 64-го ИАК не заставил себя долго ждать. 9 декабря в 20.31 с аэродрома Мяогоу вылетел один из лучших «ночников» корпуса гвардии капитан Добровичан. Летчику была поставлена задача перехвата и уничтожения бомбардировщиков в районе Сончхон—Чонджу. Патрулируя в районе действия «Суперфортрессов», капитан Добровичан получил команду следовать в район Чхонсу, где также появились аме-



В-29 № 45-21822 98-й БАГ. Самолет был сбит Ю. Добровичаном в ночь с 9 на 10 декабря 1952 г. (Squadron/Signal Publications)

риканские бомбардировщики. Один из них был обнаружен на высоте 7000 метров в 20 километрах юго-восточнее Чхонсу. С дистанции 1000 метров летчик открыл огонь и, сближаясь с В-29, успел дать шесть очередей, наблюдая разрывы снарядов на фюзеляже и левой плоскости бомбардировщика. На дистанции 150 метров Добровичан вышел из атаки. Как указано в документах корпуса, атакованный «Суперфортресс», постепенно снижаясь, пошел в сторону Корейского залива и упал в воду в 10 километрах западнее мыса Унзенли.

Известно, что один В-29 выбыл 9 декабря 1952 г. из 98-й БАГ и был исключен из списков группы, однако причины его списания нам не известны. Западные авторы о бое в ночь с 9 на 10 декабря не упоминают вообще. Лишь в материалах Комиссии по военнопленным упоминается потеря В-29 № 45-21822 из 98-й группы, причина потери не уточняется. Впрочем, этот случай мог быть не описан в литературе по нескольким причинам — о нем не знали, про него забыли, потерянный В-29 отнесли на счет ЗА (зенитчики в тот период на победы не претендовали) или просто не сочли сбитым (т. к. упал в море) и т. д.

* * *

В канун нового года началась череда воздушных сражений, продолжавшихся в течение двух недель. В ночных боях конца декабря и первой половины января МиГи 64-го ИАК нанесли «Суперфортрессам» поражение, сравнимое с разгромом в «Черную неделю» октября 1951-го.

В ночь с 30 на 31 декабря 1952 года «Суперфортрессы» попытались нанести удар по рудоперерабатывающему заводу в районе Тэгвана. Действия их обеспечивали 4 ночных истребителя.

Головной из группы 12 бомбардировщиков первого эшелона был обнаружен нашими РЛС в 20.32 в 90 километрах юго-восточнее Хичхона. В 20.46 взлетел первый истребитель корпуса, за ним в течение часа последовали еще девять. Три МиГа направились в район Чхонсу с задачей уничтожения бомбардировщиков вне СПП по наведению с КП ИАК по данным РЛС П-20. Для перехвата В-29 в прожекторных полях было выделено пять истребителей. Из них два напра-

вились в район Синьйджу, три — в район Чхольсан на пути отхода «Суперфортрессов» в Корейский залив. В-29, которые могли попытаться уйти в юго-восточном направлении, в районе Чонджу ждали еще 2 МиГ-15. На КП корпуса три офицера наведения на разных радиоканалах одновременно наводили на противника шесть истребителей. Это стало возможным благодаря замене на МиГ-15 64-го ИАК одноканальных радиостанций КВ-диапазона РСИ-6К на трехканальные УКВ-радиостанции РСИУ-3М «Клен».

Дальнейшие события развивались следующим образом:

« ...в 19.50 (20.50) майор КАРЕЛИН был направлен в зону ожидания в район ГЭС СУПУН.

Получая непрерывную информацию о противнике, майор КАРЕЛИН в дальнейшем по данным РТС с КП корпуса был наведен курсовым методом в хвост бомбардировщика противника, следовавшего с восточного направления на ДЭЭГУ-АНДОНГ на дистанцию до 1000 м. Получив информацию, что противник впереди на дистанции 800—1000 м, летчик усилил наблюдение и уменьшил обороты турбины. После чего заметил впереди справа выше инверсионный след от самолета противника, а еще выше и правее два других следа инверсии. Набрав высоту 8000 м, обнаружил в лучах прожекторов самолет Б-29, идущий с курсом 190°, и выше на высоте 9 000 м еще 2 Б-29, идущих с тем же курсом на интервале до 1000 м и дистанции 3—4 км.

Заняв исходное положение, атаковал Б-29 двумя короткими очередями справа сзади снизу под ракурсом 1/4 с дистанции 400 м. Вторую атаку произвел с дистанции 400—300 м под ракурсом 0/4, сделав по самолету противника четыре средних очереди. В результате второй атаки у самолета противника загорелся левый коренной мотор, после чего самолет противника начал разрушаться в воздухе.

Летчик, увидев перед собой обломки разваливающегося самолета, резко отвернул вправо с набором высоты, после чего противника больше не наблюдал. Обломками... Б-29 была повреждена левая и нижняя часть самолета майора КАРЕЛИНА. Куски дюрала... были обнаружены в отсеках пушек МиГ-15. Майор КАРЕЛИН вел огонь только с пушки Н-37, израсходовав 40 снарядов.



В кабине МиГ-15 бис № 2915376 старший лейтенант Ихсангалиев (1 победа в Корее) из 351-го ИАП

В результате смелых и энергичных атак самолет противника Б-29, разрушаясь в воздухе, горящим упал в сопки в районе 15—20 км западнее КИДЗЙО».

«В 19.55 (20.55) на перехват группы бомбардировщиков противника, следовавших с восточного направления, был поднят ИХСАНГАЛИЕВ (командир звена 351-го ИАП, старший лейтенант. — Авт.) и направлен в район СИОДЗЙО на высоте 7000 м. Патрулируя в районе СИОДЗЙО, ст. лейтенант ИХСАНГАЛИЕВ курсовым методом с КП был сведен с противником на дистанцию 800—1000 м. Производя поиск, обнаружил на фоне луны справа, выше себя на 500 м, инверсионный след самолета противника и начал сближение с ним. В дальнейшем с дистанции 300—400 м обнаружил самолет Б-29, который сбросил бомбы и левым разворотом начал снижение. Имея большой избыток скорости, ИХСАНГАЛИЕВ проскочил противника под ракурсом 4/4, не открывая огня. Наблюдая за бомбардировщиком, произвел повторный заход и сзади начал сближение с ним. Вписал противника в подвижную сетку прицела АСП-3Н и с дистанции 600—650 м под ракурсом 0/4 дал одну короткую очередь, наблюдал попадания в хвостовую часть ... Б-29. Про-

должая сближение, включил неподвижную сетку прицела и под ракурсом 1/4 слева сзади снизу произвел еще одну среднюю очередь, видел разрывы снарядов на левом коренном моторе и центроплане. После второй очереди самолет противника с креном до 90° и глубоким снижением резко развернулся вправо. Летчик, имея избыток скорости, проскочил противника и потерял его из вида.

Огонь летчик вел со всех пушек. Расход боеприпасов: Н-37 — 10 снарядов, НР-23 — 26 снарядов.

В результате хорошей осмотрительности, смелых и энергичных атак Б-29 был сбит вне СПП и горящий упал северо-восточнее ПХЕНЬЯН».

«В 19.56 (20.56) на перехват бомбардировщиков противника, следовавших с восточного направления, был поднят АНДРЕЕВ (командир звена 351-го ИАП. — Авт.) и направлен в район СИОДЗЙО.

В районе ЧАНДЯНЬХЕКОУ в 20.06 (21.06) получил команду с КП корпуса взять курс 90° и пройти 1 мин с набором высоты, после чего взять курс 220°. Выполнив команду и следуя с курсом 220° через 1 мин обнаружил инверсионный след выше себя на 1000—1500 м. Начал сближение с инверсией на параллельных курсах, набирая высоту до 8000 м. В 20.25 (21.25) в районе КИДЗЙО на высоте 8000 м заметил самолет Б-29 и, сблизившись с ним на дистанцию 1000—800 м, на одной высоте под ракурсом 0/4 произвел две средних очереди. Скорость при этом была 800 км/час. Во избежание столкновения отвернул вправо, для уравнивания скоростей выпустил шасси и щитки. Повторную атаку произвел справа сзади на одной высоте с противником при скорости 600 км/час под ракурсом 1/4 с дистанции 500—400 м одной средней очередью. В результате атаки на самолете противника загорелся правый мотор. Летчик убрал шасси и щитки, после чего произвел еще три атаки по Б-29 с левой и правой стороны под ракурсом 0/4—1/4 с дистанции 500—400 м. Самолет противника произвел левый разворот и со снижением стал уходить в направлении УНЗАН. Старший лейтенант АНДРЕЕВ произвел левый разворот и, сблизившись с самолетом противника до 500—300 м под $R=1/4$, еще раз открыл огонь. Израсходовав боекомплект, прекратил преследование и произвел посадку на свой аэродром.

...Самолет Б-29 был сбит и горящий упал в районе 25 км юго-восточнее ДЗЮНСЕН».

«В 20.30 (21.30) был поднят старший лейтенант МУРАВЬЕВ (заместитель командира АЭ 535-го ИАП.— Авт.) и направлен в район СИОДЗЙО. В дальнейшем, курсовым способом, с КП корпуса старший лейтенант МУРАВЬЕВ был подведен на ближнюю дистанцию к бомбардировщику противника и в районе КИДЗЙО на высоте 8000 м по инверсионному следу обнаружил самолет Б-29 на встречных курсах, следовавший с курсом 220°. Разворотом влево занял исходное положение для атаки и начал сближение с противником, который в это время был освещен лучами прожекторов. Сблизившись на $D=800-600$ м снизу под ракурсом $1/4$ атаковал... противника, произвел одну среднюю очередь, в результате которой у Б-29 загорелся левый крайний мотор. Самолет противника развернулся влево и пошел со снижением. Летчик, заняв исходное положение, произвел еще одну атаку с дистанции 600 м под ракурсом $1/4$, дав одну среднюю очередь.

Огонь ст. лейтенант МУРАВЬЕВ вел с пушек Н-37, НР-23. Израсходовал 22 снаряда Н-37 и 28 снарядов НР-23.

Самолет Б-29 сбит и горящим упал в районе 60 км юго-восточнее КАЙСЕН».

Обнаружил бомбардировщики и летчик 147-го ГвИАП гвардии капитан Добровичан. Он последовательно атаковал два В-29, видел разрывы своих снарядов на американских самолетах. Выходя из боя, при развороте на свой аэродром летчик видел по направлению на один из атакованных им бомбардировщиков большой взрыв на земле. В послеполетном докладе гвардии капитан сообщил, что это упал один из обстрелянных им В-29. Однако по итогам боя Добровичану был засчитан один подбитый бомбардировщик.

Успешному наведению наших истребителей на противника и его визуальному обнаружению способствовали хорошие метеоусловия — лунная ночь, высокая прозрачность воздуха, — позволившие выходить на бомбардировщики по инверсионным следам. «Суперфортрессы», заходящие в СПП, своевременно обнаруживались и освещались прожекторами. Летчики, наводимые по трем радиоканалам, точно выполняли команды КП корпуса. Высокой точности

наведения значительно помогало использование ИКО РЛС П-20 «Перископ».

Слаженная и четкая работа летного состава, боевого расчета, операторов РЛС и прожектористов позволила нанести тяжелые потери первому эшелону «Суперфортрессов», несмотря на поставленные интенсивные радиолокационные помехи. Бомбардировщики спешно бросили бомбы в районе Тэгвана и южнее и начали уходить на юго-восток.

В 21.15 получил команду добить один из уходящих «Суперфортрессов» летчик 351-го ИАП старший лейтенант Ковалев. Наш пилот догнал уже горящий В-29 и атаковал его. Бомбардировщик получил дополнительные повреждения, но сумел уйти в Корейский залив, где Ковалев уже не мог его преследовать из-за запрета пересекать береговую черту.

В 21.22 на рубеже Онджин — Хэджу РЛС обнаружили второй эшелон «Суперфортрессов». 13 В-29 следовали в северо-западном направлении, их действия обеспечивали три ночных истребителя.

Выйдя в Корейский залив в 80 км от береговой черты на траверз Пхеньяна, В-29 встали в круг. Получив информацию о сильном противодействии МиГов и потерях первого эшелона, американцы отказались от удара по рудоперерабатывающему заводу и взяли курс на восток, решив «отработать» по запасной цели — переправам в районе Анджу.

В 21.33—21.36 были подняты 4 МиГ-15 и направлены в район Анджу, где начали патрулирование. Наши истребители описывали «восьмерки», пересекающие боевые курсы и пути отхода бомбардировщиков, которые с 21.40 выходили к переправам через Чхончхонган. Чтобы избежать встречи с МиГаами, «Суперфортрессы» с ходу отбомбились и поспешили на свои базы. В 22.00 последний В-29 покинул район цели.

В обеспечении налета с американской стороны участвовали «Скайнайты» 513-й эскадрильи морской пехоты. Патрулируя в районе Тхечхон — Кусон — Чхольсан — Чонджу, их пилоты запрашивали свои наземные станции наведения о местонахождении МиГов и курсах выхода на них, но никакого сопротивления оказать так и не смогли.

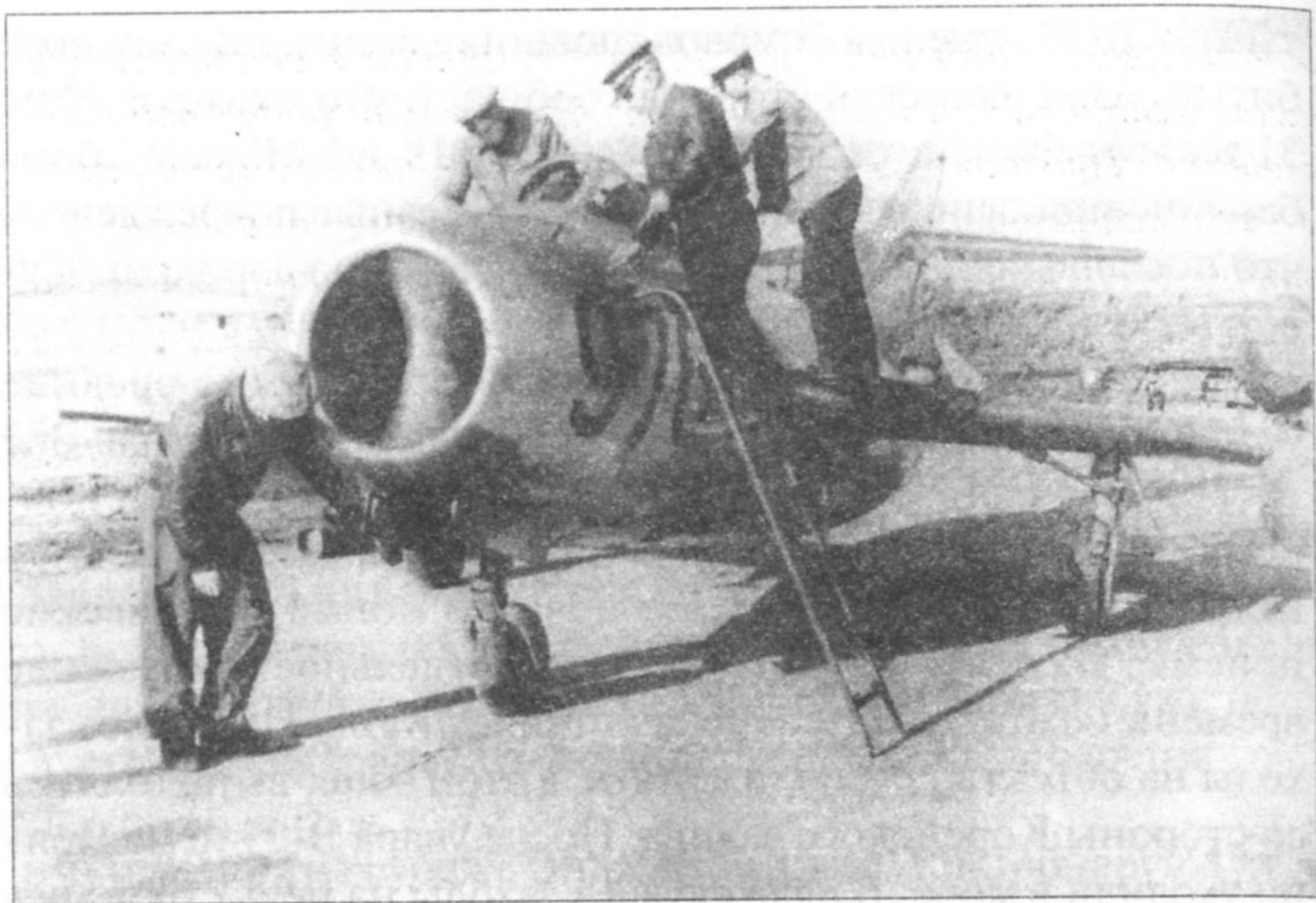
Это был самый результативный бой наших «ночников». На счета истребителей 64-го ИАК были записаны сби-

тыми 4 В-29, еще два бомбардировщика засчитаны как подбитые. Американская сторона сообщает, что в ночь с 30 на 31 декабря был сбит 1 В-29 из 28-й БАЭ 19-й БАГ, еще 2 бомбардировщика получили настолько серьезные повреждения, что после выполнения аварийных посадок на аэродром Су-вон вблизи Сеула *«годились лишь в утиль»*.

В первой половине января американские средние бомбардировщики действовали преимущественно в районе Анджу—Кочхон—Хичхон. Из-за высокой активности ночной истребительной авиации В-29 были вынуждены почти в каждом налете применять все новые и новые тактические приемы. Их основной задачей стало предельное сокращение времени нахождения в зоне действия МиГов. Почти все заходы на объекты, расположенные в этой зоне, выполнялись со стороны Корейского залива. После удара В-29 немедленно уходили в море. В ряде случаев заходы на цель строились или с разных направлений, или удар наносился одновременно по нескольким объектам. Интервалы между самолетами во время бомбометания сокращались до минимума, доходя до 30 секунд, что сокращало время пребывания над целью всей группы В-29.

В ночь с 10 на 11 января МиГи вновь встретились с «Суперфортрессами». В том налете американцы использовали почти все известные методы обеспечения. Нашим РЛС были поставлены активные и пассивные помехи, в районе Чхольсан патрулировал истребитель. Удар наносился со стороны Корейского залива одновременно по двум целям — переправам в районе Анджу и станции Чонджу. На первую цель вышли 10 «Суперфортрессов», на вторую — 4. После бомбометания В-29 сразу же уходили на юг в Корейский залив. По замыслу американского командования, все это должно было максимально затруднить перехват бомбардировщиков. Однако МиГи их перехватили.

«В 19.14 (20.14) на перехват «Суперфортрессов», выходявших со стороны залива через устье Чхончхонгана в район Анджу, был поднят заместитель командира 351-го ИАП по политчасти капитан Голышевский. Выйдя к Анджу, Голышевский с КП корпуса курсовым методом по экрану выносного индикатора РТС «Перископ» был наведен на один В-29, который следовал курсом 45 со стороны Ко-



На стремянке майор Култышев (1 победа в Корее),
командир 1-й АЭ 351-го ИАП

рейского залива. Наш летчик обнаружил его в лучах прожекторов правее себя под ракурсом $3/4$ на дистанции около двух километров. Голышевский начал сближаться, но в это время китайские прожектористы прекратили освещение «крепости», и противник растворился в темноте. Через некоторое время позади МиГа Голышевского заработали прожекторы, и Голышевский, развернувшись на 180 градусов, «...обнаружил самолет Б-29, летящий на встречном курсе на высоте 8500 м. Установив реостат дальности прицела на дистанцию $650—700$ м и нацелив центральную марку прицела на носовую часть самолета противника, произвел сближение до момента, пока плоскости Б-29 не сравнялись с кольцом сетки, после чего дал длинную очередь. Выход из атаки произвел под противника. Развернувшись на 180 градусов для повторной атаки, летчик заметил, что атакованный им самолет горит и с большим правым креном снижается. Преследование ... ГОЛЫШЕВСКИЙ прекратил, так как сзади себя заметил работу прожекторов по другому самолету противника. Развернувшись на 180 градусов, летчик увидел на высоте 7500 м освещенный самолет противника. Произведя прицеливание по подвижной сетке прицела, с дистанции $400—500$ м на встречном курсе дал одну сред-

ную очередь и наблюдал попадания снарядов в центральную часть центроплана Б-29. Выход из атаки производил под противника. Проходя ниже самолета противника, заметил правее него на интервале 50—100 м самолет противника, идущий в строю, и впереди себя справа обнаружил освещенный лучами прожекторов третий самолет противника. Сделав доворот вправо, начал сближение, но в это время по этой цели открыл огонь майор КУЛТЫШЕВ. Капитан ГОЛЫШЕВСКИЙ наблюдал попадания снарядов майора КУЛТЫШЕВА в фюзеляж и центроплан Б-29.

Огонь по самолетам противника капитан ГОЛЫШЕВСКИЙ вел со всех пушек, израсходовав 16 снарядов Н-37 и 36 снарядов НР-23. Сбит один Б-29, а второй Б-29 подбит».

Комэска 351-го ИАП майор Култышев поднялся в воздух сразу за Голышевским, в 20.15, и был направлен в район Чонджу. Придя в указанный район на высоте 7500 метров, летчик «...заметил впереди работу прожекторов. Увеличив скорость, в районе АНСЮ летчик заметил в лучах самолет противника и начал сближение с ним, но в это время увидел, что по противнику ведет огонь капитан ГОЛЫШЕВСКИЙ. Развернувшись вправо, м-р КУЛТЫШЕВ заметил правее себя



Капитан Голышевский (1 победа в Корее) из 351-го ИАП
в кабине МиГ-15 бис № 53210546 (бортовой № 546)

работу прожекторов и, следуя в этом направлении, впереди увидел освещенный самолет Б-29. Сблизившись на дистанцию 600—800 м, под ракурсом 1/4 дал короткую очередь, которая прошла ниже цели. Продолжая сближение, с дистанции 500—400 м произвел вторую очередь и наблюдал попадание снарядов в плоскость и фюзеляж самолета Б-29. С дистанции 100—75 м майор КУЛТЫШЕВ дал третью очередь. Выход из атаки произвел с резким отворотом вправо вверх. Летчик наблюдал, что самолет Б-29 загорелся. После выхода из атаки цель потерял.

Огонь по самолету противника вел со всех пушек короткими и средними очередями, израсходовав 12 снарядов Н-37 и 30 снарядов НР-23.

Сбитый самолет Б-29 горящим упал в 40—50 км северо-восточнее АНСЮ».

В 20.23 вылетел на перехват старший летчик 535 ИАП старший лейтенант Хабиев. Первоначально он направился в зону кратковременного ожидания над Сончхоном. Прибыв туда на высоте 8000 метров, он «... получил информацию с КП, что противник выходит со стороны Корейского залива с курсом 50 градусов. Продолжая поиск, старший лейтенант ХАБИЕВ через некоторое время заметил разрывы бомб в районе ТЭЙСЮ и увидел работу прожекторов, начал сближение, впереди заметил в лучах самолет противника, вывел прицел на максимальную дальность, сбавил обороты турбины для уменьшения скорости и с дистанции 800—600 м под ракурсом 1/4 дал одну короткую очередь. Продолжая сближение, дал вторую очередь и наблюдал попадания снарядов в самолет противника. В дальнейшем с дистанции 150—200 м произвел третью очередь, после чего увидел, что самолет противника с креном начал резко снижаться. Выход из атаки произвел резким отворотом вправо. Во время разворота освещение цели прожекторами было прекращено, самолет потерялся.

Ст. л-т ХАБИЕВ огонь вел из всех пушек, израсходовав снарядов Н-37 — 16 шт. и НР-23 — 45 шт.

Бомбардировщик противника сбит».

По западным данным, 10 января потери Бомбардировочного командования составили один В-29 из 307-й БАГ, который над Анджу попал в «клещи» прожектористов, получил повреждения от зенитчиков и был добит истребителями.

* * *

Следующий В-29 был сбит через двое суток — в ночь с 12 на 13 января.

В 21.19 на перехват бомбардировщиков, замеченных в районе Анджу на высоте 7500 метров, вылетел летчик 351-го ИАП лейтенант Губенко. Через 5 минут, находясь над Чонджу, по наведению с КП Губенко вышел на В-29. «...Начав сближение, летчик обнаружил в лучах прожекторов на высоте 7000 м самолет Б-29 и на встречно-пересекающихся курсах атаковал его, произвел одну среднюю очередь с дистанции 800—1000 м под ракурсом 2/4, вторую очередь произвел с дистанции 500—400 м. В результате ... атак по докладу летчика Б-29 загорелся. Выйдя из атаки левым разворотом, старший лейтенант ГУБЕНКО произвел еще одну атаку на встречных курсах с дистанции 400 м под ракурсом 1/4, произвел одну среднюю очередь.

Огонь летчик вел из всех пушек, израсходовав 19 снарядов Н-37 и 63 снаряда НР-23. Сбитый самолет противника горящим упал в районе 5 км севернее о. Синби-то».

Менее чем через час вновь отличился старший лейтенант Хабиев.

В ту ночь командир 91-й эскадрильи стратегической разведки майор Уильям Бомер (William Baumer) решил своими глазами взглянуть на обстановку в Северной Корее и поднялся на борт RB-29, отправляющегося в так называемый «бумажный рейс» — на разбрасывание листовок. Казалось бы, смешное задание для стратегического разведчика. Однако психологической войне уделялось большое внимание, а выбранный Бомером «рейс» был по-настоящему опасен — «Суперфортрессу» предстояло «отбомбиться» вдоль Ялуцзяна, в самой «Аллее МиГов».

В 22.21 РТС корпуса засекли самолет, который, находясь над Яндоком, держал курс на Ыйджу. Через полчаса, в 22.51, на его перехват поднялся старший лейтенант Хабиев. По экрану выносного индикатора РТС «Перископ» Хабиева вывели на дистанцию 500 метров за хвостом противника. «...Пройдя две минуты в одном импульсе с бомбардировщиком, летчик увидел слева сзади себя перекрестье лучей прожекторов. Левым разворотом развернулся и увидел в лучах самолет

РБ-29. Выйдя в заднюю полусферу самолета противника на высоте 7 000 м, в 22.10 (23.10) ст. лейтенант ХАБИЕВ сблизился на дистанцию 600 м справа снизу под ракурсом 0/4—1/4, с углом набора высоты 5—10 атаковал самолет противника, произведя одну длинную очередь по правому мотору, от которой самолет противника загорелся. Несмотря на уменьшение оборотов турбины, из-за разницы скоростей ст. лейтенант ХАБИЕВ, избегая столкновения, отвернул вправо, вышел выше справа самолета противника. Решил атаковать противника вторично и начал занимать исходное положение для атаки. Выполнил левый вираж и, выйдя в хвост горящему самолету противника сзади на дистанцию 500—300 м, под $R=0/4—1/4$ еще раз атаковал его, произведя три длинных очереди, самолет противника, объятый пламенем, резко пошел к земле.

Огонь по самолету противника летчик вел со всех пушек длинными очередями по неподвижной сетке прицела, израсходовав весь боекомплект.

В результате ... был сбит самолет РБ-29, который горящим упал на китайской территории 30 км северо-западнее АНЬДУН в районе Улумбей.

Из 14 членов экипажа РБ-29 11 человек выпрыгнули с парашютами и были взяты в плен китайскими товарищами».

Очевидец боя Хабиева Николай Иванович Шкодин вспоминал: «Ночью на «крепости» сбили американского полковника, начальника всей их разведки в Корее. Он сам тогда на разведку вылетел. Интересная картина была... Он зашел на китайскую территорию и прет вдоль Ялуцзяна, а у нас там прожектора, станция РП-20. Летчик в воздухе был... Штурман летчику передает: «Вот так и иди... Скорость немного сбавь, я тебе дам команду... Сейчас я его подсвечу». И как только тот к прожекторам подошел, — а прожектора с локаторами, — его и подсветили. Наш летчик врубил, самолет загорелся... Мы как раз с ужина возвращались, слышим, китайцы кричат «Трумэн ломайло! Трумэн ломайло!» Полковник тот выпрыгнул, его в плен взяли». Эта победа старшего лейтенанта Хабиева стала одной из самых известных побед пилотов 64-го ИАК. Для майора Уильяма Бомера, взятого в плен, война закончилась.

Западные исследователи сообщают, что сбитый МиГом РВ-29 был единственным потерянным в ту ночь самолетом.

* * *

После потерь, понесенных 10 и 12 января, Бомбардировочное командование ограничило действия В-29 севернее рубежа Пхеньян — Вонсан и перенесло основные усилия к югу от этого рубежа и на восточное побережье.

В ответ наши истребители увеличили глубину своих действий на юг до Пхеньяна и на восток до Хамхына и во второй половине января уже вели боевые действия против бомбардировщиков в районе северокорейской столицы. На перехват в район Пхеньяна направлялись лучшие летчики, имеющие опыт ведения боев вне СПП. По данным РЛС «Перископ» они выводились в район действия бомбардировщиков и начинали самостоятельный визуальный поиск целей.

Безусловно, лучшим ночным истребителем 64-го корпуса был заместитель командира 351-го ИАП Анатолий Карелин. Бои, проведенные им в последних числах января, доказали, что в лунную ночь при наличии снежного покрова опытные пилоты могут успешно бороться с В-29 и вне СПП.

28 января «...в 22.54 (23.54) из положения дежурства на аэродроме АНЬДУН в готовности № 1 по команде с КП корпуса был поднят 1 МиГ-15, летчик ... майор КАРЕЛИН, и на-



В-29 19-й группы выруливают на старт. На переднем плане В-29 42-65357, сбитый майором Карелиным в ночь с 28 на 29 января 1953 г.
(Squadron/Signal Publications)

правлен на перехват бомбардировщика противника в район СИНРИ.

Получая непрерывную информацию с КП ИАК о полете бомбардировщика противника, майор КАРЕЛИН на высоте 7500 м вышел в район г. ПХЕНЬЯН.

В районе ПХЕНЬЯН летчик заметил на земле разрывы авиабомб. Производя поиск противника на высоте 8000 м, м-р КАРЕЛИН на фоне луны ниже себя (имеется в виду «в свете луны». — Авт.) заметил блеск, исходящий от плоскостей самолета противника, снизившись до высоты 6500 м, обнаружил самолет Б-29, летящий с МК-180. Сблизившись с самолетом противника до дистанции 600—500 м на одной с ним высоте под ракурсом 1/4 слева, майор КАРЕЛИН атаковал его, сделав короткую очередь, и наблюдал очаг пожара на левом крайнем моторе, после атаки вышел справа впереди самолета противника.

Вторую атаку произвел справа, спереди с дистанции 300—200 м под ракурсом 3/4, проскочив бомбардировщик снизу и не теряя его из вида, занял исходное положение сзади под ракурсом 0/4 и с дистанции 600—500 м произвел третью атаку, дав длинную прицельную очередь. Самолет противника снижаясь горящим упал в районе 50 км юго-восточнее ПХЕНЬЯН. Во время атак бомбардировщика майором КАРЕЛИНЫМ противник вел интенсивный огонь из бортового оружия по его самолету, но безрезультатно.

Майор КАРЕЛИН, производя атаки по бомбардировщику ... вел огонь из всех пушек, израсходовав 20 снарядов Н-37 и 80 снарядов НС-23».

Через день, в ночь с 30 на 31 января 1953 года «...в 21.15 (22.15) с задачей ведения «свободной охоты» на дальних подступах к обороняемым объектам был поднят 1 МиГ-15, летчик ... майор КАРЕЛИН, и направлен в район ПХЕНЬЯН.

Выйдя в район ПХЕНЬЯН на высоте 7500 м, майор КАРЕЛИН обнаружил бомбометание, производившееся самолетами противника по объектам в районе ПХЕНЬЯН, усилив осмотрительность, майор КАРЕЛИН на фоне луны на высоте 7 000 м заметил бомбардировщик противника, который после ... бомбометания выполнял левый разворот. Майор КАРЕЛИН,

заняв исходное положение, атаковал Б-29 сзади, справа, сверху под ракурсом 2/4 с дистанции 500—400 м, результатов атаки не наблюдал, не теряя противника из вида, произвел вторую атаку слева, сзади под ракурсом 1/4 с дистанции 300—400 м, огонь вел из всех пушек, в результате атаки самолет противника загорелся. При выполнении второй атаки майор **КАРЕЛИН** был обстрелян с ... Б-29 и дважды снаряды попали в кабину его самолета, повредив приборную доску. (Наиболее распространенное оборонительное вооружение «Суперфортрессов» состояло из 12,7-мм пулеметов, однако существовали и варианты с 20-мм пушкой в хвостовой установке. Возможно, именно с таким В-29 встретился майор Карелин, или же в тексте документа под словом «снаряды» подразумевались «пули». — Авт.). Майор **КАРЕЛИН**, будучи подбитым, атаковал Б-29 в третий раз с дистанции 500 м под ракурсом 0/4, сделав при этом две длинных очереди.

После выполнения 3 атаки огонь с борта Б-29 прекратился и майор **КАРЕЛИН** наблюдал падение кусков от самолета противника и резкое снижение.

Преследуя горящий снижающийся бомбардировщик, майор **КАРЕЛИН** произвел четвертую атаку на высоте 3000 м под ракурсом 1/4.

Из-за сильного повреждения своего самолета майор **КАРЕЛИН** дальнейшее преследование ... прекратил и взял курс на свой аэродром. При подходе к аэродрому ... остановился двигатель, <...> **КАРЕЛИН**, проявив мужество и хладнокровие, на повреж-



Лучший ночной летчик-истребитель Корейской войны Герой Советского Союза майор Анатолий Карелин, сбил 6 В-29

денном самолете с неработающим двигателем произвел нормальную посадку на свой аэродром.

Самолет противника, атакованный майором КАРЕЛИНЫМ, упал в 70 км южнее ПХЕНЬЯН.

Расход снарядов: Н-37 — 40 шт., НС-23 — 140 шт.».

Из открытых западных изданий известно, что 28 января был потерян В-29 из 19-й группы, а в ночь с 30 на 31 января В-29 307-й группы, получив серьезные повреждения, не дотянул до базы и совершил аварийную посадку на территории Южной Кореи.

Анатолий Михайлович Карелин стал действительно уникальным асом Корейской войны, одержавшим все шесть своих побед над бомбардировщиками в темное время суток. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 июля 1953 года ему было присвоено звание Героя Советского Союза. Бомбардировщик, сбитый Карелиным в ночь с 30 на 31 января, стал последним из «Суперфортрессов», уничтоженных истребителями 64-го ИАК.

* * *

Зимой и весной 1953 «Суперфортрессы» регулярно совершали налеты на армейские базы снабжения КНА и КНД на всей территории Северной Кореи, не забывая и об индустриальных объектах. В ночь с 13 на 14 марта 12 В-29 отбомбились по рудоперерабатывающему заводу в Чоктонге, тремя ночами позже 21 «Суперфортресс» нанес удар по промышленным объектам в районе Синыйджу. В мае они участвовали в беспрецедентной операции по уничтожению плотин ирригационной системы Северной Кореи. В оперативном штабе ДВ ВВС подсчитали, что, разрушив 20 плотин, на территории Северной Кореи можно уничтожить более трех четвертей посевов риса — основного продукта питания в регионе. Для Бомбардировочного командования была выделена плотина Кывонга. В-29, используя систему SHORAN, бомбили ее дважды. В первом рейде, в ночь с 21 на 22 мая, участвовали 7 бомбардировщиков. Плотина получила 4 попадания 908-кг бомб, однако не рухнула. Через неделю, в ночь с 29 на 30 мая, «Суперфортрессы» повторили удар, до-

бившись пяти попаданий в основание плотины. Северокорейцы в предвидении налета понизили уровень воды в водохранилище, снизив тем самым давление на плотину, поэтому ее прорыва не произошло и на этот раз.

Между тем 28 мая китайско-корейские войска начали пробное наступление на западном фронте, за которым 10 июня последовало их последнее генеральное наступление. В-29 перешли к ударам по войскам на фронте. В районе Кумхва, лишь в полусотне километров от Панмынджона, где велись переговоры о перемирии, на противника за пять ночей было сброшено 970 тонн бомб. С конца весны и до конца войны В-29 вновь бомбили мосты и аэродромы. По условиям перемирия, КНА могла иметь ровно столько оружия, сколько его будет на территории Северной Кореи к 22.00 27 июля. Северокорейцы отчаянно пытались перебросить свои МиГи из-за Ялуцзяна, и «Суперфортрессы» в течение июня — июля еженощно совершали налеты на один-два аэродрома.

Еще с февраля В-29 полностью отказались от действий в ясные лунные ночи. Теперь предпочтение отдавалось наиболее темному времени суток — от сгущения вечерних сумерек до восхода луны и от ее захода до первых признаков рассвета. При этом максимально использовались плохие погодные условия, особенно облачность и дымка. Так, из 13 июньских налетов, совершенных «Суперфортрессами» на объекты в зоне прикрытия 64-го ИАК, 11 были предприняты при 10-балльной облачности с высотой нижней кромки от 50 до 900 метров. При этом дождь, морось, туман и густая дымка зачастую ограничивали горизонтальную видимость лишь полукилометром. Одновременно действия В-29 обеспечивались ночными истребителями и интенсивными радиолокационными помехами. «Крепости» по-прежнему избегали заходов в СПП, выходы на цель выполняли со стороны Корейского залива с немедленным уходом в море после бомбометания. В отдельных случаях удары наносились с двух направлений — южного и восточного. С апреля В-29 начали использовать противорадиолокационный маневр — неоднократные резкие изменения курса (иногда до 90°) на пути к цели. Все описанные меры принесли свои плоды — с начала янва-

ря и до последнего дня войны потерь бомбардировщики уже не несли.

27 июля в 15.03 на авиабазе Йокота на о. Хонсю произвел посадку RB-29 из 91-й СРАЭ, вылетавший для разведки северокорейских аэродромов. Экипаж 1-го лейтенанта Денвера Кука (Denver Cook) привел самолет из последнего боевого вылета «Суперфортрессов» в Корейской войне — и в истории.

В ходе боевых действий «Суперфортрессы» 19, 22, 92, 98 и 307-й бомбардировочных авиагрупп совершили 21 000 боевых вылетов, сбросив на противника 167 100 тонн бомб. За тридцать семь месяцев своего участия в той реактивной войне устаревшие бомбовозы лишь 26 дней не появлялись в небе над Кореей.

* * *

Боевая задача, поставленная перед «ночниками» 64-го корпуса в феврале 1953 года, помимо всего прочего, включала и требование расширить район действия на юг до Пхеньяна и на восток до побережья Японского моря и вынудить противника отказаться от организованных налетов В-29 в районе прикрытия корпуса в простых метеоусловиях. Формально можно утверждать, что требование было успешно выполнено. Действительно, с февраля 1953 года в районе прикрытия 64-го ИАК «Суперфортрессы» действовали только в СМУ. Однако это почти не сказалось на эффективности их ударов. Использование радионавигационной системы SHORAN делало американские бомбардировщики практически независимыми от погодных условий в районе цели.

Эффективность же наших истребителей зависела от погоды в гораздо большей степени. Переход В-29 на действия в СМУ привел к тому, что за последние 6 месяцев Корейской войны наши истребители не сбили ни одного В-29, и лишь 5 «крепостей» были подбиты. При этом ночная активность МиГов корпуса была намного выше, чем во все предыдущие периоды войны — в среднем 210 боевых вылетов в месяц! Главной причиной такого удручающего положения было отсутствие на борту МиГ-15 обзорно-прицельной РЛС. При

отсутствии бортового радиолокатора для успешного перехвата цели требовалось установить с ней устойчивый визуальный контакт — темной безлунной ночью в облаках задача весьма проблематичная, а по большей части вообще неразрешимая.

Естественно, что подобная ситуация не могла остаться без внимания командования корпусом и руководств ВВС, ПВО и МАП, тем более что вопрос об оснащении МиГ-15 бортовыми средствами поиска и прицеливания ставился задолго до февраля 1953 года.

В начале года в 351-й ИАП прибыли представители одного из московских НИИ и предоставили для испытаний в боевых условиях новую систему обнаружения цели по ее тепловому излучению — самолетный инфракрасный визир СИВ-52. Система состояла из собственно ИК-прицела — трубки длиной 220—250 мм и диаметром 100—120 мм с экранчиком-индикатором на одном конце — и аккумулятора. Трубка устанавливалась на кронштейн крепления стрелкового прицела АСП-3Н, последний при этом снимался. Аккумулятор размещался на правом борту кабины пилота. При сближении с противником на дистанцию менее 2000 метров на индикаторе ИК-прицела появлялась засветка цели. При сокращении дистанции засветка становилась ярче и четче, с некоторого расстояния можно было определить даже количество двигателей атакуемого самолета.

При первых же полетах с СИВ-52 выявились его существенные недостатки. Ночью яркое свечение индикатора трубки затрудняло наблюдение за пространством вне кабины, что особенно мешало на взлете и посадке. От этого недостатка избавились подключением питания прицела в воздухе. Другим серьезным недостатком было то, что на индикаторе СИВ-52 цель отображалась «вверх ногами». Это, естественно, заметно затрудняло процесс прицеливания.

СИВ-52 был установлен на МиГ-15 старшего лейтенанта Ихсангалиева из 351-го ИАП. Летчик, испытывая прицел, совершил несколько боевых вылетов, однако положительных результатов не достиг. После убытия 351-го ИАП в Советский Союз в феврале, эстафета испытаний перешла к 147-му ГвИАП, а затем, в мае, к 298-му ИАП, прибывшему в Корею на смену 351-му полку в январе и заступившему на боевое дежурство во второй половине февраля.

В 147-м Гвардейском полку с СИВ-52 летал гвардии старший лейтенант Ю. Добровичан. Однако ни ему — летчику, беспортно, выдающемуся, — ни пилотам 298-го ИАП добиться существенных результатов при использовании ИК-прицела не удалось. По воспоминаниям пилотов 298-го ИАП, используя этот прицел, удалось лишь повредить один В-29. СИВ-52 не оправдал возложенных на него надежд. В начале июля все ИК-прицелы были сняты с самолетов и отправлены в Москву. МиГ-15 так и не получил бортовое средство поиска и прицеливания, которое дало бы ему возможность успешно бороться с В-29.

В сложившейся ситуации нашим истребителям оставалось лишь полагаться на точность наведения с земли и атаковать невидимые цели, открывая огонь по команде с КП. Оставалась возможность, что «Суперфортрессы» на короткое время окажутся в пределах досягаемости наших прожекторов. Но серьезно рассчитывать на это не приходилось — за последние полгода войны МиГи корпуса провели лишь 4 боя в СПП. 12 апреля в одном из таких боев командир 298-го ИАП подполковник Васильев подбил одну «крепость».

Еще 4 В-29, согласно нашим документам, были повреждены огнем пилотов 298-го полка по команде с КП. Упоминаний о весенне-летних воздушных боях в западной литературе мы не встретили. Косвенным признанием того, что несколько бомбардировщиков действительно могли быть повреждены огнем по команде с земли, служит мнение ряда иностранных исследователей, что к концу войны «Аллея МиГов» вновь начала становиться опасным местом, поскольку у северокорейцев появились специальные ночные МиГи, оборудованные бортовой РЛС поиска и прицеливания.

29 мая подбил В-29 капитан Вавилов, 11 июня — капитан Киберев, 24-го — майор Мараев. Повреждение «Суперфортрессов» подтвердила радиоразведка. Последний В-29 был подбит капитаном Вавиловым в 02.35 21 июля во время налета на аэродромы Ыйджу и Синыйджу.

Погода в ночь на 21 июля была крайне неблагоприятной для наших истребителей, висящая над землей десятибалльная облачность достигала толщины 3—4 км. Для «Су-

перфортортроссов» такие метеоусловия были почти идеальными. В 00.00—00.38 РЛС корпуса обнаружили 12 В-29, идущих в северо-западном направлении с авиабаз Японии. Действия бомбардировщиков обеспечивали 10 истребителей F-94 и F3D, патрулировавших в треугольнике Тонджури — Пхи-хен — Кусон. Пройдя над Кочхоном и Кусоном, В-29 вышли к аэродрому Ыйджу и с 01.16 до 01.24 вывалили на него свой бомбовый груз. Всего было сброшено 99 454-кг ФАБ. На бетонную ВПП упали 37 бомб, еще 33 на запасную грунтовую полосу. Ущерб от налета был невелик. Повреждений матчасти и жертв среди личного состава не было. Незначительная толщина бетона ВПП позволила немедленно приступить к ликвидации повреждений.

Вторая группа из 13 В-29 была обнаружена в 01.01—02.45. Сделав крюк через Хичхон, «Суперфортортроссы» с левым разворотом прошли через Пукчин и в 02.53—03.06 нанесли удар по аэродрому Синьйджу. На основную грунтовую полосу упали 173 ФАБ, на запасную — 66. Около 100 бомб имели взрыватели с замедлением, и в течение следующего дня на аэродроме грохотали взрывы. Часть бомб упала на рисовые поля, окружавшие Синьйджу. И на этот раз обошлось без жертв и повреждений материальной части. Песчаный грунт позволил быстро восстановить аэродром — один бульдозер засыпал воронку в среднем за 25—30 минут.

«Суперфортортроссы» второй группы были атакованы МиГами. По воспоминаниям пилотов 298-го ИАП, КП корпуса вывел капитана Вавилова и старшего лейтенанта Алексеева точно в хвост одному бомбардировщику. Наши летчики вели по нему огонь с малой дистанции, били почти в упор. Наутро было сообщено, что, по данным радиоразведки, атакованный бомбардировщик на свою базу не вернулся. Однако на боевой счет капитана Вавилова он был записан только как подбитый. Таков был результат этого боя — последнего боя советских истребителей в Корейской войне.

Не удовлетворившись результатами налета, в ночь на 22 июля американцы предприняли повторный рейд на Ыйджу. Погода и на этот раз благоприятствовала «Суперфор-

трессам». Небо было затянуто десятибалльной облачностью, местами шел дождь. С 02.30 до 03.00 22 В-29 сбросили на аэродром большое количество мелких осколочных и зажигательных бомб. Бомбовый «ковер» площадью 1000 на 2000 метров накрыл капониры, в которых стояли северокорейские МиГ-15. В результате налета сгорели 16 МиГов и еще 5 были повреждены осколками. Погибли 3 человека из команды аэродромного обслуживания и четверо мирных жителей. Огнем были уничтожены 4 строения.

Июльские налеты на аэродром в Ыйджу и Синыйджу поставили точку в истории противоборства В-29 и МиГ-15. На этот раз последнее слово осталось за Бомбардировочным командованием Дальневосточных ВВС США. Поиск новых тактических решений и способов организации боевых действий ночных истребителей корпуса кардинально изменить ситуацию уже не мог. Единственным средством, которое позволило бы перехватить инициативу у американцев, был переход на новую технику — истребители с бортовыми РЛС. Но такими самолетами 64-й ИАК не располагал...

НЕЗАМЕТНЫЕ РОЛИ «СВЕРХКРЕПОСТЕЙ»

Та истина, что в любой войне наравне с основными самолетами существуют и вспомогательные, в литературе часто обходится стороной как факт малоинтересный. Как-то принято считать, что в воздушных войнах решающую роль в уничтожении противника играют истребители, которые истребляют, штурмовики, которые штурмуют, и бомбардировщики, которые, естественно, бомбят. Ну, возможно, какой-то вклад вносят разведчики и транспортники. И все. Между тем в Корее до трети всех вылетов Дальневосточные ВВС США расходовали именно на выполнение целого ряда задач «второго плана», без успешного решения которых эффективность боевых операций могла бы стать несравненно более низкой. При этом «Суперфортрессы», сконструированные изначально как стратегические бомбардировщики, отлично зарекомендовали себя и в других ролях. Две из них здесь стоит упомянуть.

В июне 1950 года ДВ ВВС располагали двумя поисково-спасательными эскадрильями, самолеты которых базировались на авиабазах Ашия, Джонсон, Йокота и Мисава. Подобного разнообразия стоящей у себя на вооружении техники не видело, вероятно, ни одно другое соединение ВВС. В состав 3-й ПСЭ входили специально переоборудованные из транспортных самолетов и бомбардировщиков спасательные SC-46, SC-47 и SB-17, летающие лодки SA-16, легкие связные самолеты L-5, вертолеты H-5 и H-19 и даже... береговые катера! В подразделении «В» 3-й ПСЭ, базировавшемся на Йокоте, несли службу SB-29А.

SB-29 являлся модификацией стандартного В-29, приспособленного для переноски под фюзеляжем 9,1-метровой лодки А-3. Алюминиевая лодка имела 22 камеры, из которых 20 были водонепроницаемыми, а носовая и кормовая служили отсеками для хранения надувных плотов. Плоты вываливались за борт и наполнялись воздухом автоматически при соприкосновении лодки с водой. Лодка имела бензиновый мотор и запас топлива на 900 км. Кроме того, на ее борту находился радиомаяк, осветительные ракеты и запас медикаментов и продовольствия. Стандартной процедурой сброса лодки было ее отделение с высоты около 30 метров при проходе над терпящим бедствие экипажем на минимальной скорости.

Для подвески лодки под фюзеляжем радиоприцел бомбардировщика был перенесен на место передней нижней стрелковой башенки. Первоначально все вооружение SB-29 было снято, однако в первые месяцы войны оно было установлено вновь. Экипажи спасателей на протяжении всей войны работали каждый день, а о напряженности их работы можно судить по следующему факту: в то время как три бомбардировочные группы «Суперфортрессов», за исключением дней «максимального напряжения», вылетали в Северную Корею по очереди (т.е. каждый третий день), SB-17 и SB-29 сопровождали над морем *каждый* вылет В-29! Пока «Суперфортрессы» наносили удар, SB-29 кружили над мо-

рем у побережья Кореи, а затем вместе с бомбардировщиками возвращались на свою базу.

Из-за рутинности, скудости на яркие боевые эпизоды деятельность SB-29 в литературе практически не отражена, поэтому какой-либо детальной информацией о работе поисково-спасательных «Суперфортрессов» в Корее мы не располагаем. Известно лишь, что к концу войны каждое подразделение 2 и 3-й ПСЭ, в том числе и подразделение «В», разрослось до размеров эскадрилий.

★ ★ ★

Другая работа, выполнявшаяся «крепостями» в Корее, известна еще меньше, во время описываемых событий вся информация о ней была строго засекречена. Речь идет о первых в истории дозаправках топливом в воздухе в боевых условиях. Отметим, что появление самолетов-заправщиков не было связано напрямую с войной в Корее, они лишь проходила там обкатку. Однако история создания жизнеспособной системы перекачки топлива в полете интересна и сама по себе, поэтому мы позволим себе кратко рассказать о ней в рамках данной работы. (Тем, кто интересуется разработкой подобной системы в СССР, мы убедительно рекомендуем обратиться к замечательной книге летчика-испытателя Игоря Шелеста «С крыла на крыло». — *Авт.*)

Идея летающих танкеров появилась после войны на одной из встреч представителей ВВС США, Великобритании и стран Британского Содружества. На одной из лекций англичане поделились результатами работ по дозаправке, и ознакомили союзников с разработанным сэром Аланом Кобэмом (Alan Cobham) устройством для приема топлива в воздухе. Кобэм прославился своими довоенными перелетами по странам Британской империи, и, возможно, идея дозаправки в воздухе пришла к нему именно в ходе тех многочасовых полетов.

То была не самая удобная, но самая простая система «шланг-конус». Самолет-заправщик оборудовался шлангом с конусом-воронкой на конце, работавшим также и в качестве стабилизатора. На заправляемый самолет устанавливалась то-

пливоприемная штанга. В ходе дозаправки танкер выпускал шланг в поток и выдерживал прямолинейный горизонтальный полет с постоянной скоростью. Пилот заправляемого самолета должен был подвести свою машину так, чтобы попасть штангой в конус шланга. Для испытания системы англичане использовали «Метеоры» и переоборудованный в танкер «Ланкастер».

Дозаправкой, особенно важной для удаленных от Европы Соединенных Штатов, заинтересовался ас Второй мировой войны полковник Дэвид К. Шиллинг (David C. Schilling). Он обратился напрямую к командующему ВВС США Хойту Ванденбергу, и вскоре пара F-84E была отправлена в Англию для установки оборудования. 22 сентября 1950 года Шиллинг с ведомым взлетели с базы Мэнстон и взяли курс через Атлантику на аэродром Бангор в штате Мэн. В полете предполагалось заправиться трижды.

Встречный ветер осложнил полет. При дозаправке над Исландией, разыскивая танкер, они потеряли более часа. Последний раз им предстояло принять топливо над Лабрадором, и, когда Шиллинг стыковался с танкером, топлива в его баках оставалось лишь на три минуты полета. Его ведомому подполковнику Уильяму Д. Ричи (William D. Ritchie) из-за поломки приемника не удалось получить ни капли керосина. С остановившимся двигателем он направился к берегу и катапультировался, не дотянув до крупного аэродрома в бухте Гус-Бей. Шиллинг продолжил полет один и через 10 часов 2 минуты после взлета совершил посадку в Бангоре.

Идея дозаправки в воздухе прижилась в ВВС, и компания «Боинг» переделала 92 В-29 и В-29А в самолеты-заправщики. В каждом из двух бомбоотсеков были установлены по дополнительному топливному баку емкостью 8700 литров. В хвостовой части фюзеляжа устанавливалась лебедка для выпуска и уборки шланга и аппаратура перекачки топлива. Самолеты получили обозначение KB-29М.

Летом 1951 года заправщики уже проходили испытания в реальной боевой обстановке. Для этого в состав 91-й СРАЭ в качестве так называемого подразделения «4» были включены 12 танкеров KB-29М из 43-й заправочной эскад-

рильи. 14 июля они приступили к регулярным заправкам реактивных RB-45C «Торнадо» из подразделения «А» той же 91-й СРАЭ. В типовом вылете RB-45, поднявшись с Йокоты, дозаправлялся топливом либо над Японским морем, либо над территорией Южной Кореи. Полные баки позволяли ему задавать максимальную тягу двигателям задолго до цели. Затем, пройдя над целью на высокой скорости, он, не сбавляя оборотов, ложился на обратный курс. Время нахождения в «мигоопасных» районах сокращалось до минимума, однако повышенный расход керосина на больших оборотах двигателей обуславливал необходимость еще одной дозаправки при возвращении на свою базу. Успешная работа KB-29 с RB-45 продолжалась до самого конца войны. Заправка истребителей оказалась куда более сложным делом.

Первыми «реципиентами»-истребителями стали три RF-80 из 67-й разведгруппы, в концевые ПТБ которых вмонтировали штанги приемников топлива. Разведчики встречались с танкером в бухте Вонсана в 150 километрах от берега и после успешной заправки брали курс на устье Ялуцзяна, где фотографировали аэродромы и возвращались на базу. В сентябре был выполнен уникальный боевой вылет с дозаправками на F-80C. Подполковник Гарри У. Доррис-мл. (Harry W. Doggis, Jr) поднялся с Йокоты с двумя 227-кг бомбами и четырьмя ракетами HVAR, нанес удар и вернулся на базу. В ходе вылета, длившегося 14 часов 15 минут (!), Доррис дозаправлялся от танкера шесть раз. Кстати, этот вылет был зачтен пилоту как пять боевых.

Далее предстояло опробовать дозаправку группы истребителей. Штанги приемников топлива вмонтировали в концевые топливные баки F-84E 116-го авиакрыла ВВС США, временно приписанного к Силам самообороны Японии и выполнявшего задачи ПВО Японских островов. (Второе авиакрыло F-84 на Корейском ТВД — 136-е истребительно-бомбардировочное — базировалось на южнокорейском аэродроме Тэгу и нужды в дозаправках в воздухе не испытывало.) Отработка заправки началась в феврале 1952-го, и в ходе первых же полетов экипажи столкнулись со значительными трудностями.

Прежде всего следует отметить, что оборудование «Тандерджетов» 116-го авиакрыла коренным образом отли-

чалось от того, что было установлено на F-84 Шиллинга и Ричи в их перелете через Атлантику. Самолеты последних заправлялись от одной приемной штанги, подающей керосин одновременно во все топливные баки. Подобная схема упрощала заправку, но требовала значительных переделок всей топливной системы. При модификации F-84 116-го авиакрыла пошли другим путем и установили по штанге на каждый из двух концевых топливных баков. При этом баки в крыле и фюзеляже в полете не заправлялись вовсе. Переделка матчасти заметно упросталась, но работа летных экипажей значительно усложнилась.

Пилоту предписывалось заправлять самолет в три приема. Сначала один из концевых баков заправлялся наполовину, затем заправлялся полностью второй бак, и после этого до конца заполнялся первый. Считалось, что таким образом пилоту будет проще управлять самолетом с неравномерно заполненными баками. Однако для полной дозаправки от пилота требовалось провести филигранную работу по контакту со шлангом трижды! А если вылет требовал нескольких дозаправок? Поэтому летный состав решил, что лучше перетерпеть сложности полета с одним пустым и вторым полным баком, но уменьшить число контактов до двух и заливать баки «под крышку» сразу.

Впрочем, для несовершенной системы «шланг-конус» и один контакт представлял большие трудности. Прежде всего, реактивные «Тандерджеты» и поршневые тяжелогруженные KB-29 имели разные скорости. Контакт на повышенной скорости часто приводил к поломке штанги. Причем попасть ею в конус шланга было более чем сложно. Конец гибкого шланга болтался в спутном следе танкера, и в нескольких случаях перед самым контактом со штангой конус поднимался над крылом, а затем опускался, повреждая заднюю кромку элеронов или крыла. Кроме того, приемные штанги на концевых баках отстояли от пилота почти на шесть метров, что затрудняло ориентацию.

Первоначально отрабатывалась одновременная дозаправка четырех самолетов, затем, с приобретением навыков, их число постепенно увеличивалось, пока не достигло 36 машин. В мае 36 F-84 и 12 KB-29 вылетели для показательного беспосадочного полета вокруг Японских островов.

Опыт закончился не так, как предполагали его устроители: многие «Тандерджеты» по тем или иным причинам не смогли принять топливо и совершили посадки на ближайших аэродромах.

Настоящие боевые вылеты начались лишь в последние дни весны 1952 года. В первом из них, состоявшемся 29 мая, 12 F-84E взлетели с базы Итадзукэ, нанесли удар по целям вблизи Саривона и на обратном пути заправились над Тэгу от KB-29. Трем «Тандерджетам» пришлось сесть на этой южнокорейской базе — у двух не хватило топлива даже для дозаправки, у третьего отказало оборудование. Всего F-84 выполнили в течение лета 4 вылета с дозаправками. Из-за несовершенной схемы «шланг-конус» и отсутствия на F-84E штанги централизованной заправки каждый вылет оказывался слишком сложным и, конечно, не имел какого-либо военного значения.

Компания «Боинг» по заказу ВВС разработала новую систему дозаправки с помощью штанги с телескопической законцовкой. Штанга устанавливалась в хвостовой части танкера, была снабжена стабилизаторами, и ее отклонениями управлял оператор с места заднего стрелка. 116 В-29, модернизированных в заправщики с использованием телескопической штанги, получили обозначение KB-29Р. Первыми их серийными «клиентами» стали F-84G. Приемник топлива на этой модификации располагался в своеобразной воронке в корневой части крыла слева и являлся централизованным. Жесткая телескопическая штанга танкера не была подвержена колебаниям в спутном следе, что делало процесс стыковки намного более простым. Пилот F-84G подводил самолет так, чтобы приемный клапан расположился сзади и ниже законцовки штанги, и уравнивал скорость со скоростью танкера. Затем оператор заправки на KB-29Р окончательно корректировал положение штанги по азимуту и высоте, выдвигал телескопическую законцовку и производил контакт с приемным клапаном.

В боевых условиях в Корее эта система не испытывалась. Поначалу в составе 5-й воздушной армии не было KB-29Р и F-84G, а когда они появились, то в них уже не ощущалось нужды. 10 июля 1952 года 116-е авиакрыло было пе-

реименовано в 474-е, выведено из состава Сил самообороны Японии и передано под управление 5-й ВА. Немедленно после этого оно перебазировалось на южнокорейский аэродром Кунсан, удаленность которого от районов целей позволяла обходиться без дозаправок. А первые F-84G появились на Корейском ТВД в конце июля, когда в Японию на базу Мисава прибыло 31-е эскадрное авиакрыло под командованием полковника Шиллинга. Стоит отметить, что крыло прибыло «своим ходом», пролетев над Тихим океаном около 11 600 км с двумя дозаправками. По прибытии на Мисаву оно не участвовало в боевых действиях, заняв вакантное место 116-го авиакрыла в системе ПВО Японии.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В ходе войны в Корее летчики 64-го ИАК с 1 ноября 1950 года по 27 июля 1953 года совершили 64 300 вылетов, в ходе которых провели 1 872 воздушных боя. В то же время боев с участием В-29 не набралось и полусотни, т. е. менее 3 процентов. Однако, размышляя над историей противостояния «Суперфортрессов» и МиГ-15, невольно приходишь к мысли, что эти 3 процента оставили в военной авиации след более глубокий, чем остальные 97.

В боях над Кореей впервые в истории воздушных войн противники массово использовали реактивную технику, и львиная доля боев прошла с ее участием. Значит, если судить поверхностно, Корейская война стала первой войной нового поколения (если уж не совсем нового, то, по крайней мере, нового на те самые 97 процентов). Суждение это, однако, неверно. Бортовое оружие реактивных истребителей осталось тем же, что и во Вторую мировую войну — пушки и пулеметы. Пилоты МиГов и «Сейбров» для поражения противника должны были выйти в его заднюю полусферу и приблизиться на дистанцию действительного огня — точно так, как это делали до них пилоты «ЯКов», «Мессершмиттов» и «Спитфайров», а еще раньше пилоты «Сопвичей» и «Ньюпоров». Масштабы воздушного боя из-за большой скорости истребителей, безусловно, значительно возросли, но по своей сути он оставался тем же, что и десять, и двадцать, и сорок

лет назад. С другой стороны, истребители конца XX века с их бортовыми радарам, сопоставимыми или превосходящими по мощи «корейские» наземные П-20, с их всеракурсными ракетами, с их немыслимой аэродинамикой и тяговооруженностью ведут уже не тот бой, что вели «первые реактивные». Конечно, в их арсенале остаются маневры, хорошо зарекомендовавшие себя в Корее, но, повторим еще раз, существовавшие и до нее. Вероятно, единственный действительно бесценный опыт истребители приобрели лишь в боях на больших высотах — однако его бесценность, как в том анекдоте о неуловимом Джо, оказалась двусмысленной. До Кореи схваток в тропопаузе не было, но... не было и после нее. И даже в современнейших войнах конца XX — начала XXI века самолеты выше 8 километров не поднимались.

В то же время именно в противостоянии МиГов и «Суперфортрессов» родились и развились приемы ведения войны, составляющие и поныне основу боевого искусства авиации всех родов. Это и перехват без визуального контакта с целью, и поиск противника по тепловому излучению, и точное бомбометание по невидимой цели, и применение «умного оружия», и широкое использование самолетов радиоэлектронной борьбы, и многое другое. Дозаправка в воздухе, без которой немыслима ни одна воздушная операция (на Западе, по крайней мере), также была отработана при непосредственном участии В-29.

* * *

Переходим к долгожданной теме — той самой, что, по мнению Марка Твена, хуже наглой лжи, но все же всеми нами любимой, — к статистике.

Бортстрелки В/РВ-29 официально получили на свои счета 27 сбитых самолетов противника, из которых 26 МиГ-15 и 1 неопознанный поршневым. Таким образом, «Суперфортресс» стал вторым по значимости «мигобойцем» после «Сейбра» (для сравнения — в сумме на счета пилотов реактивных F-80, F-84, F-94, F9F, F3D и «Метеоров» зачислены сбитыми 27 МиГов).

Наибольших успехов достигли стрелки 19-й бомбардировочной группы, на счету которых 16 МиГ-15. В двух эскадрильях группы — 28 и 30-й — появились даже «Суперфортрессы»-асы, экипажи которых объявили об уничтожении пяти МиГов каждый. 98 и 307-я БАГ получили по пять побед, 91-я СРАЭ — одну.

Большинство стрелков одержали по одной победе, за исключением сержанта Билли Бича и штаб-сержанта Майкла Марточчи из 28-й БАЭ, на счету которых по 2 МиГ-15.

В действительности *бесспорных* потерь от оборонительного огня В-29 ни 64-го ИАК, ни ОВА не понесли. В двух случаях (6 декабря 1950 г. и 23 августа 1952 г.) были сделаны предположения о сбитии МиГов стрелками В-29, однако в эти дни победы за ними не засчитаны американской стороной. Еще в трех случаях обстоятельств потерь никто не наблюдал (7 апреля, 1 июня и 9 июля 1951 г.), МиГи равновероятно могли быть сбиты как огнем с В-29, так и истребителями сопровождения.

С другой стороны, за годы войны в Корее на боевые счета пилотов 64-го ИАК были записаны 69 побед над В-29. Сейчас не представляется возможным назвать точную цифру реальных потерь «Суперфортрессов» в воздушных боях. Мы лишь можем оценить ее в 40 самолетов. В это число входят потери как признанные Бомбардировочным командованием — сбитые над целью, упавшие в море, разбившиеся в Южной Корее и списанные из-за повреждений, так и не признанные или не упомянутые, но достаточно убедительно, на взгляд авторов, подтвержденные нашей стороной.

В дневных боях наибольших успехов добились пилоты 303-й истребительной авиационной Смоленской Краснознаменной ордена Суворова II степени дивизии. На их счету 18 сбитых В-29, потери 13 из которых признаны американской стороной. Заместитель командира 18-го ГвИАП 303-й ИАД гвардии подполковник А. П. Сморгачев, отправив на землю три бомбардировщика, стал самым результативным дневным «разрушителем крепостей». Наибольшего успеха в одном бою — два В-29 — добился командир 523-го ИАП гвардии майор Д. П. Оськин. Обратим внимание на тот факт, что все эти победы признаны противником.

Ночным кошмаром Бомбардировочного командования стал 351-й ИАП. Из 10 побед над В-29, зачисленных на счета его летчиков, 7 подтверждены американской стороной или имеют другие неопровержимые доказательства. Причем из этих 7 побед 6 на счету лучшего ночного охотника 64-го ИАК майора А.М. Карелина.

Конечно, число 40 сбитых в воздушных боях В-29 носит приближенный характер и, на наш взгляд, может отражать лишь минимальный уровень их реальных потерь. О максимальном остается только спорить. Ларри Дэвис, на которого мы уже ссылались ранее, считает, что *«хотя над Северной Кореей были потеряны лишь 17 В-29, еще многие дюжины бомбардировщиков после возвращения домой уже никогда не поднимались в воздух. Даже с надлежащим эскортом, В-29 оставались лишь мясом на столе МиГов»*.

* * *

Бесспорным является факт, что пилоты 64-го Истребительного авиакорпуса, нанеся весьма ощутимый урон силам Бомбардировочного командования, заставили американское военное руководство пересмотреть концепцию строительства своих ВВС. Анализируя ситуацию, 16 февраля 1952 г. газета «Вашингтон Пост» писала:

«МиГ-15 является фактически смертельным оружием против существующих сейчас у нас стратегических бомбардировщиков. Очевидно, что Воздушные Силы допустили серьезный просчет, сделав В-36 и В-50 основными типами бомбардировщиков в ущерб реактивным с меньшей дальностью.

Увеличение числа сопровождающих их истребителей не решит проблему, поставленную МиГ-15. Опыт Кореи показывает, что эскорт реактивных истребителей при сопровождении медленных бомбардировщиков практически бесполезен; перехватчики, пикируя, пронизывают строй истребителей сопровождения еще до того, как последние успевают набрать скорость, и выходят на бомбардировщиков.

Главный урок Кореи заключается в том, что дальние стратегические налеты с использованием медленных бомбардировщиков не могут более дать хороших результатов».

С конца 1950 года в Дальневосточных ВВС использовался новейший реактивный бомбардировщик В-45С «Торнадо» в варианте фоторазведчика. В первой группе из трех самолетов 84 легкой бомбардировочной эскадрильи, проходивших боевые испытания в составе 91-й эскадрильи стратегической разведки, два были сбиты МиГами. Причем 8 апреля 1951 года старший лейтенант Н. К. Шеламонов из 196-го ИАП сбил ВВ-45С, прикрытый F-86. Еще в одном случае «Торнадо», также эскортируемый «Сейбрами», избежал подобной участи лишь благодаря оплошности нашего пилота, забывшего включить АЗС пушек и «отстрелявшегося» по разведчику из фотокинопулемета. Таким образом, вероятно не будет ошибкой сказать, что и «реактивные бомбардировщики с меньшей дальностью» не решились бы «проблему, поставленную МиГ-15». Конечно, трех стычек с «Торнадо» недостаточно для столь далеко идущего вывода.

Есть, однако, вполне исчерпывающая статистика встреч МиГ-15 с истребителями-бомбардировщиками F-80 и F-84. Обладавшие, помимо скорости, еще и прекрасной горизонтальной маневренностью, они тем не менее к 1953 году были практически вытеснены из районов ответственности 64-го ИАК. На смену им пришли ударные «Сейбры» (F-86F-30), после сброса бомб мало в чем уступавшие МиГам. Таким образом, в ходе Корейской войны ВВС США не смогли в полной мере решить задачу по надежному прикрытию ударных самолетов. Впрочем, эту задачу не смогли решить военно-воздушные силы ни одной из стран мира ни в одной войне.

Что же касается бомбардировщиков, то Стратегическое Авиационное командование США, отказавшись после Кореи от В-36 и В-50, сделало ставку на реактивные В-47 и В-52. В-47 «Стратоджет», выполняя задачи разведки, во второй половине 1950-х годов был замешан в ряде инцидентов на советской границе. Один самолет этого типа 18 апреля 1955 года был сбит МиГ-15 в районе Камчатки. В-52 — представителю нового поколения «крепостей», теперь «стратосферных», — через 20 лет после Корейской войны пришлось

встретиться со сверхзвуковыми ракетоносными потомками МиГ-15. Это произошло в 1972 году в месте, называемом Вьетнам, но то уже совсем другая история...

**Современные названия географических объектов,
упоминаемых в цитатах из документов 64-го ИАК**

В документах	Современное	В документах	Современное
Ансю, н. п.	Анджу	Синби-то, о-в	Синмидо
Аньдун, н. п.	Аньдун Даньдун	Сингисю, н. п.	Синыйджу
Гисю, н. п.	Ыйджу	Сиодзйю, н. п.	Чхонсу
Дзюнсен, н. п.	Сунчхон	Супун, ГЭС	Суйхо
Дээгуандонг, н. п.	Тэгван	Сюкусен, н. п.	Сукчон
Иотоку, н. п.	Яндок	Тайсен, н. п.	Тхэчхон
Кайсен, н. п.	Кочхон	Тещузан, н. п.	Чхольсан
Кайсю, н. п.	Хэджу	Тэйсю, н. п.	Чонджу
Кидзйю, н. п.	Кусон	Унзан, н. п.	Унсан
Нанси, н. п.	Намси	Хакусен, н. п.	Пакчхон
Сейсен-ко, р.	Чхончхонган	Эдзю, н. п.	Пхенвон
Сенсен, н. п.	Сончхон		
н. п. — населенный пункт, о-в — остров, р. — река			

Библиография

Документы ЦАМО РФ

1. ф. 16, оп. 3139, д. 15.
2. ф. 64 иак, оп. 174045сс, д. 51, 56, 75, 98, 101, 102, 108, 110, 116, 117, 120, 157, 164; оп. 565835с, д. 1.

3. ф. 50 иад, оп. 539809с, д. 4.
4. ф. 133 иад, оп. 152681сс, д. 1.
5. ф. 151 гв.иад, оп. 152688сс, д. 7; оп. 152691с, д. 8.
6. ф. 303 иад, оп. 152694с, д. 1; оп. 174133сс, д. 1.
7. ф. 324 иад, оп. 152706сс, д. 7; оп. 152839с, д. 2; оп. 539839с, д. 1.
8. ф. 17 иап, оп. 539850с, д. 11; оп. 683351с, д. 5.
9. ф. 147 гв.иап, оп. 152757сс, д. 3; оп. 152760сс, д. 1, 3.
10. ф. 351 иап, оп. 655110с, д. 1.
11. ф. 523 иап, оп. 539914с, д. 3.

Литература

1. *Davis, Larry*. «Air War over Korea» Squadron/Signal Publ.Inc., Carrollton, 1982.
2. *Davis, Larry*. «MiG Alley» Squadron/Signal Publ.Inc., Carrollton, 1978.
3. *Detzer, David*. «Thunder of the captains» Thomas Y.Crowell Co., N.Y., 1977.
4. *Dorr, Robert F.*, Lake, Jon, Thompson, Warren «Korean War Aces» London etc., Osprey Publishing, 1995.
5. *Hallion, Richard P.* «The Naval Air War in Korea» The Nautical & Aviation Publ.Co. of America, 1986.
6. *Jackson, Robert*. «Air War over Korea» Ian Allan, London, 1973.
7. *Johnson, James E.* «Full circle. The story of air fighting» Chatto & Windus, London, 1964.
8. *McDonald, Callum A.* «Korea: The War before Vietnam» McMillan Press Ltd., 1986.
9. *O'Neill, Robert*. «Australia in the Korean war 1950—53» Vol. 2, The Australian War Memorial and the Australian Government Publ. Serv., Canberra, 1985.
10. *Simpson, Albert F.* «Historical study No. 81: USAF Credits for the Destruction of Enemy Aircraft, Korean War» Office of Air Force History, HQ USAF, 1975.
11. *Stewart, James T.* «Airpower: the Decisive Force in Korea» Van Nostrand, Toronto, London, N.Y., 1957.

Периодические издания

1. Air Enthusiast International Defence Review.
2. Air Force Magazine Newsweek.
3. Air International U.S.Naval Institute Proceedings.
4. Aviation Week U.S.News.
5. Flight International Washington Post.
6. Herald Tribune.

Результаты воздушных боев с В-29

Дата боя*	Число побед**	Тип	Пилот (боргстрелок)	Звание	Часть	Истинные потери противника (по данным противоположной стороны)***
9 ноября 1950	64 ИАК — 1	1 В-29	Бордун А. З. Дымченко Л. М.	майор ст. лейтенант	72 ГвИАП 72 ГвИАП	Тяжело поврежден и разбит при аварийной посадке в Кимпхо 1 ВВ-29 из 91 СРАЭ, пять членов экипажа погибли. По другим данным, самолет произвел аварийную посадку на авиабазе Джонсон в Японии.
	ДВ ВВС — 1	1 МиГ-15	Лавини, Гарри Дж. (Harry J. Lavene)	сержант	91 СРАЭ	Потерь нет.
10 ноября 1950	64 ИАК — 2	1 В-29 1 В-29	Акимов Юрий Ильич Харьковский Г. И.	лейтенант майор	139 ГвИАП 139 ГвИАП	Сбит 1 В-29 (сер.номер 45-21814) из 371 БАЭ 307 БАГ.
	ДВ ВВС — нет					Потерь нет.
12 ноября 1950	64 ИАК — нет					Серьезно поврежден 1 В-29 98 БАГ, совершил аварийную посадку в Южной Корее.

	ДВ ВВС — нет					Потерь нет.
14 ноября 1950	64 ИАК — 5	1 В-29 3 В-29 1 F-80	Подгорный Харьковский Г. И. Соколов	капитан майор капитан	67 ИАП 139 ГвИАП 67 ИАП	Тяжело повреждены по 1 В-29 19 БАГ и 307 БАГ. Возможно, самолет 19 БАГ имел сер.номер 44-62152 и был списан на следующий день.
	ДВ ВВС — 1	1 МиГ-15	Фишер, Ричард У. (Richard W. Fisher)	штаб-сержант	371 БАЭ	Огнем с В-29 поврежден МиГ-15 капитана Подгорного из 67 ИАП.
1 декабря 1950	64 ИАК — 2	1 В-29 1 В-29	Гребенкин Г. М. Орлов П. И.	ст. лейтенант ст. лейтенант	29 ГвИАП 29 ГвИАП	Потерь нет.
	ДВ ВВС — нет					Огнем с В-29 поврежден МиГ-15 ст. лейтенанта Гребенкина из 29 ГвИАП, пробоины в фонаре кабины, левой половине стабилизатора и левой плоскости крыла.
6 декабря 1950	64 ИАК — 3	1 В-29 1 В-29 1 В-29	Богатырев И. Минин А. С. Науменко Степан Иванович	капитан лейтенант капитан	29 ГвИАП 29 ГвИАП 29 ГвИАП	Потерь нет.

Дата боя*	Число побед**	Тип	Пилот (бортстрелок)	Звание	Часть	Истинные потери противника (по данным противоположной стороны)***
	ДВ ВВС — нет					Из вылета не вернулся лейтенант Н.Н. Сериков, предположительно сбит огнем с В-29.
10 января 1951	64 ИАК — 1	1 В-29	Михайлов П. М.	майор	177 ИАП	Потерь нет.
	ДВ ВВС — нет					Потерь нет.
14 февраля 1951	64 ИАК — 1	1 В-29	Колядин Виктор Иванович	подполковник	28 ГвИАП	В исследованных источниках бой не упоминается.
	ДВ ВВС — нет					Потерь нет.
25 февраля 1951	64 ИАК — 4	1 В-29 1 В-29 1 В-29 1 В-29	Монахов Виктор Григорьевич Овсянников Порфирий Борисович	ст. лейтенант майор	28 ГвИАП 28 ГвИАП 28 ГвИАП 28 ГвИАП	Потерь нет.

			Парфенов Александр Иванович Пронин Николай Григорьевич	капитан капитан		
	ДВ ВВС — нет					Поврежден МиГ-15 капитана Пронина из 28 ГвИАП — пробита правая плоскость и повреждена тяга элеронов.
1 марта 1951	64 ИАК — 2	1 В-29 1 В-29	Колядин Виктор Иванович Овсянников Порфирий Борисович	подполковник майор	28 ГвИАП 28 ГвИАП	Тяжело повреждены 10 В-29 98 БАГ, 3 из них (сер. номера 44-27341, 44-61830 и 44-69977) совершили аварийные посадки в Тэгу и списаны. По другим данным, были повреждены только эти 3 В-29.
	ДВ ВВС — 1	1 МиГ-15	Финнеган, Уильям Х. (William H. Finnegan)	штаб-сержант	343 БАЭ	Потерь нет.
30 марта 1951	64 ИАК — нет					Серьезно поврежден 1 В-29 19-й БАГ.

Дата боя*	Число побед**	Тип	Пилот (бортстрелок)	Звание	Часть	Истинные потери противника (по данным противоположной стороны)***
	ДВ ВВС — 2	1 МиГ-15 1 МиГ-15	Грини, Норман С. (Norman S. Greene) Саммерз, Чарльз У. (Charles W. Summers)	штаб-сержант техник-сержант	28 БАЭ 28 БАЭ	Потерь нет.
7 апреля 1951	64 ИАК — 3	1 В-29 1 В-29 1 F-84	Субботин Серафим Павлович Сучков Иван Афанасьевич Образцов Борис Александрович	капитан капитан ст. лейтенант	176 ГвИАП 176 ГвИАП 176 ГвИАП	Сбит 1 В-29 (сер.номер 44-86268) из 371 БАЭ 307 БАГ. Истребители сопровождения потерь не понесли.
	ДВ ВВС — нет					Сбит 1 МиГ-15 196 ИАП, летчик старший лейтенант Андрушко катапультировался.
12 апреля 1951	64 ИАК — 14	1 В-29 1 В-29 1 В-29 1 В-29	Гесь Григорий Иванович Кочегаров Александр Максимович	капитан ст. лейтенант капитан капитан	176 ГвИАП 196 ИАП 176 ГвИАП 196 ИАП	Сбиты по 1 В-29 19 БАГ и 307 БАГ. Тяжело повреждены 5 В-29 19 БАГ и 1 В-29 307 БАГ.

		1 В-29 1 В-29 1 В-29 1 В-29 1 В-29 1 В-29 1 F-80 1 F-80 1 F-84 1 F-80	Милаушкин Петр Семенович Назаркин В. А. Образцов Борис Александрович Плиткин Анатолий Алексеевич Субботин Серафим Павлович Сучков Иван Афанасьевич Шебанов Федор Акимович Шеберстов Константин Яковлевич Крамаренко Сергей Макарович Лазутин Иван Васильевич Субботин Серафим Павлович Фукин В. Н.	ст. лейтенант ст. лейтенант капитан капитан ст. лейтенант капитан капитан ст. лейтенант капитан ст. лейтенант	176 ГвИАП 176 ГвИАП 176 ГвИАП 176 ГвИАП 196 ИАП 176 ГвИАП 176 ГвИАП 176 ГвИАП 176 ГвИАП 196 ИАП	Последний произвел аварийную посадку на Суворон и был списан. По оценке авторов, потери БАК составили не менее 6 В-29, из которых 4 самолета потеряны над районом цели или над морем и 2 списаны после аварийных посадок.
ДВ ВВС — 11		2 МиГ-15 1 МиГ-15 1 МиГ-15 1 МиГ-15	Бич, Билли Г. (Billy G. Beach) Вич, Роял А. (Royal A. Veatch)	сержант сержант	28 БАЭ 30 БАЭ 371 БАЭ 30 БАЭ	Повреждены 5 МиГ-15 196 ИАП: — самолет ст. лейтенанта Абакумова Бориса Степано-

Дата боя*	Число побед**	Тип	Пилот (бортстрелок)	Звание	Часть	Истинные потери противника (по данным противоположной стороны)***
		2 МиГ-15 1 МиГ-15 1 МиГ-15 1 МиГ-15 1 МиГ-15 1 МиГ-15 1 МиГ-15 1 МиГ-15 1 МиГ-15 1 МиГ-15	Дай, Эрсел С. (Ercel S. Dye) Паттерсон, Лайл Р. (Lyle R. Patterson) Стайм, Дэвид Р. (David R. Stime) Уинслоу, Роберт А. (Robert A. Winslow) Джабара, Джеймс (James Jabara) Лэйн, Говард М. (Howard M. Lane) Мейер, Джон К. (John C. Meyer) Хинтон, Брюс Х. (Bruce H. Hinton)	штаб-сержант сержант сержант сержант капитан капитан полковник подполковник	371 БАЭ 30 БАЭ 334 ИАЭ 336 ИАЭ 4 ИАКр 336 ИАЭ	веча — 8 пробоин, летчик сел на своем аэродроме; — самолет ст. лейтенанта Вермина — 1 пробоина, летчик сел на своем аэродроме; — самолет ст. лейтенанта Достоевского А. В. — 4 пробоины, летчик сел на своем аэродроме; — самолет ст. лейтенанта Зыкова — 2 пробоины, летчик сел на своем аэродроме; — ст. лейтенант Яковлев — на поврежденном самолете совершил вынужденную посадку в 15 км от аэродрома.
31 мая 1951	64 ИАК — нет					Потерь нет.

	ДВ ВВС — 3	1 МиГ-15 1 МиГ-15 1 МиГ-15	Марточчи, Майкл Р. (Michael R. Martocchia) Гордон, Отис, Мл. (Otis Gordon, Jr.) Смит, Бобби Л. (Bobbie L. Smith)	штаб-сержант 1-й лейтенант 1-й лейтенант	28 БАЭ 335 ИАЭ 335 ИАЭ	«Сейбрами» из группы непосредственного сопровождения В-29 сбит майор Перевозчиков (группа НИИ ВВС). Повреждены 2 МиГ-15 196 ИАП: — самолет ст. лейтенанта Алехнович (группа НИИ ВВС) — 7 пробоин;
						— самолет ст. лейтенанта Бобонина (группа НИИ ВВС) — сбрасываемыми ПТБ помята хвостовая часть фюзеляжа.
1 июня 1951	64 ИАК — 2	2 В-29	Стельмах Евгений Михайлович	ст. лейтенант	18 ГвИАП	1 В-29 98 БАГ сбит, еще 2 тяжело повреждены.
	ДВ ВВС — 4	1 МиГ-15 1 МиГ-15 1 МиГ-15 1 МиГ-15	Дэвис, Джеймс К. (James C. Davis) Кэноп, Эрл А. (Earl A. Canor)	штаб-сержант сержант лейтенант	343 БАЭ 343 БАЭ 336 ИЭА 336 ИАЭ	

Продолжение таблицы

Дата боя*	Число побед**	Тип	Пилот (бортстрелок)	Звание	Часть	Истинные потери противника (по данным противоположной стороны)***
			Ивэнс, Симпсон, Мл. (Simpson Evans, Jr.) Рэнзботтом, Ричард О. (Richard O. Ransbottom)	ВМС капитан		Поврежден МиГ-15 18 ГВИ-АП, летчик ст. лейтенант Агеев сел на своем аэродроме.
26 июня 1951	64 ИАК — нет		Сделано предположение об уничтожении 1 В-29 старшим лейтенантом Фокиным (17 ИАП). Впоследствии предположение не подтвердилось.			1 В-29 поврежден, вернулся на базу.
	ДВ ВВС — 1	1 МиГ-15	Андервуд, Гарри Л. (Harry L. Underwood) Олайер, Артур Е. (Arthur E. Oligher)	капитан 1-й лейтенант	182 ИБЭ 182 ИБЭ	Сбит МиГ-15 ст. лейтенанта Аграновича из 17 ИАП. Летчик погиб.

9 июля 1951	64 ИАК — нет					Потерь нет.
	ДВ ВВС — 2	2 МиГ-15 1 МиГ-15	Опфер, Гас К. (Gus C. Orfer) Нелсон, Милтон Е.	сержант капитан	30 БАЭ 335 ИАЭ	Сбит 1 МиГ-15 ВВС НОАК, летчик погиб.
22 октября 1951	64 ИАК — 6	1 В-29 1 В-29 1 В-29 1 F-84 1 F-84 1 F-84	Сморчков Александр Павлович Степанов Шабанов Василий Сергеевич Конев Сморчков Александр Павлович Щукин Лев Кириллович	подполковник ст. лейтенант ст. лейтенант ст. лейтенант подполковник ст. лейтенант	18 ГвИАП 18 ГвИАП 18 ГвИАП 18 ГвИАП 18 ГвИАП 18 ГвИАП	Сбит 1 В-29 (сер.номер 44-61656) из 19 БАГ. Истребители сопровождения потерь не понесли.
	ДВ ВВС — нет					Повреждены 2 МиГ-15 18-го ГвИАП, предположительно огнем F-84.
23 октября 1951	64 ИАК — 13	1 В-29 1 В-29 1 В-29 1 В-29 1 В-29	Бахаев Степан Антонович Быков Бычков Дьяченко Георгий	капитан ст. лейтенант капитан ст. лейтенант капитан	523 ИАП 17 ИАП 17 ИАП 523 ИАП 18 ГвИАП	Потери от 8 до 10 В-29 307 БАГ: — 3 сбиты над районом цели — сер. номера 44-70151 (370 БАЭ), 42-94045

Дата боя*	Число побед**	Тип	Пилот (бортстрелок)	Звание	Часть	Истинные потери противника (по данным противоположной стороны)***
		1 В-29 2 В-29 1 В-29 1 В-29 1 F-84 1 F-84 1 F-84	Христофорович Корниенко Николаев Алексей Николаевич Оськин Дмитрий Павлович Сморчков Александр Павлович Шеварев А. М. Рыбалко И. А. Шулев Василий Федорович Щукин Лев Кириллович	ст. лейтенант майор подполковник ст. лейтенант ст. лейтенант ст. лейтенант ст. лейтенант	17 ИАП 523 ИАП 18 ГвИАП 523 ИАП 523 ИАП 17 ИАП 18 ГвИАП	(371 БАЭ), 44-61940 (372 БАЭ); — от 5 до 7 В-29 повреждены и разбиты при аварийных посадках на аэродромах Южной Кореи или были списаны после возвращения на свою базу. Сбит 1 F-84E (сер.номер 50—1220) из 111 ИБЭ, пилот 1-й л-т Джон У. Шьюмэйкер (John W. Shewmaker) пропал без вести.
	ДВ ВВС — 5	1 МиГ-15 1 МиГ-15 1 МиГ-15 1 МиГ-15 1 МиГ-15	Спайви, Фред Р. (Fred R. Spivey) Уэбб, Джерри М. (Jerry M. Webb) Бэнкс, Ральф Е. (Ralph E. Banks) Крейтон, Ричард Д. (Richard D. Creighton)	сержант сержант капитан майор 1-й лейтенант	371 БАЭ 371 БАЭ 336 ИАЭ 336 ИАЭ 154 ИБЭ	При возвращении на свой аэродром над территорией КНР сбит «Сейбрами» и погиб ст. лейтенант Хуртин (523 ИАП). Повреждены 3 МиГ-15: — самолет ст. лейтенанта Николаева А. Н. (17

			Фортнер, Фарри Д. (Farrie D. Fortner)			ИАП) — 1 пробоина в киле от огня стрелков В-29; — самолет подполковника Сморчкова А. П. (18 ГвИАП) — 4 пробоины в носовой части фюзеляжа и в районе кабины; — самолет ст. лейтенанта Устюжанинова (18 ГвИАП), предположительно от огня F-86 на выходе из атаки по В-29.
24 октября 1951	64 ИАК — 1	1 В-29	Сморчков Александр Павлович	подполковник	18 ГвИАП	Тяжело поврежден 1 В-29 (сер.номер 44-61932) из 98 БАГ. Совершил вынужденную посадку на воду в бухте Вонсана.
	ДВ ВВС — 1	1 МиГ-15	Сеттерз, Гарольд М. (Harold M. Setters)	техник-сержант	344 БАЭ	Поврежден МиГ-15 подполковника Сморчкова.
27 октября 1951	64 ИАК — 4	1 В-29 1 В-29 1 F-84 1 F-84	Карасев Анатолий Никитович Самойлов Дмитрий Александрович	подполковник ст. лейтенант ст. лейтенант	523 ИАП 523 ИАП 523 ИАП 523 ИАП	Повреждены 4 В-29 19 БАГ, один из них серьезно.

Дата боя*	Число побед**	Тип	Пилот (бортстрелок)	Звание	Часть	Истинные потери противника (по данным противоположной стороны)***
			Самойлов Дмитрий Александрович Трефилов А.П.	майор		
	ДВ ВВС — 5	1 МиГ-15 1 МиГ-15 1 МиГ-15 1 МиГ-15 1 МиГ-15	Гофф, Мерли А. (Merle A. Goff) Марточчи, Майкл Р. (Michael R. Martocchia) Рач, Гарри Е. (Harry E. Ruch) Тэнкерсли, Лиман М. (Leeman M. Tankersley) Эверсоул, Леонард Б. (Leonard B. Eversole)	сержант штаб-сержант рядовой 1-го кл. сержант капрал	28 БАЭ 28 БАЭ 28 БАЭ 93 БАЭ 30 БАЭ	Повреждены 3 МиГ-15 523 ИАП: — самолет ст. лейтенанта М. А. Зыкова — 1 пробоина в фюзеляже.
10 июня 1952	64 ИАК — 3	2 В-29 1 В-29	Карелин Анатолий Михайлович Студилин М. И.	капитан подполковник	351 ИАП 147 ГвИАП	Сбиты 2 В-29 19 БАГ — сер.номера 44-62183 (28 БАЭ) и 44-61967 (30 БАЭ). Еще 1 В-29 (сер.номер 44-87775, из 28 БАЭ) серьезно поврежден и совершил аварийную посадку в Кимпхо.

	ДВ ВВС — нет					Обломками взорвавшегося В-29 поврежден МиГ-15 капитана Карелина.
14 июня 1952	64 ИАК — 1	1 В-29	Володарский Ф. С.	капитан	147 ГвИАП	В изученных нами западных изданиях бой не упоминается.
	ДВ ВВС — нет					Потерь нет.
3 июля 1952	64 ИАК — 1	1 RB-29	Карелин Анатолий Михайлович	майор	351 ИАП	Сбит 1 RB-29 (сер.номер 44-61727) из 91 СРАЭ, 11 членов экипажа взяты в плен (возвращены после войны), 2 пропали.
	ДВ ВВС — нет					Потерь нет.
23 августа 1952	64 ИАК — нет					Потерь нет
	ДВ ВВС — нет					При возвращении после боя в 12 км от базы разбился МиГ-15 капитана Полтавца из 147-го ГвИАП. Самолет

Дата боя*	Число побед**	Тип	Пилот (бортстрелок)	Звание	Часть	Истинные потери противника (по данным противоположной стороны)***
						был поврежден огнем 12,7-мм пулеметов. Огонь, предположительно
9 сентября 1952	64 ИАК — нет					Потерь нет.
	ДВ ВВС — 1	1 поршн.	Дэвис, Роберт Л. (Robert L. Davis) Смит, Роберт У. (Robert W. Smith)	рядовой рядовой	343 БАЭ 343 БАЭ	Потерь нет.
12 сентября 1952	64 ИАК — 1	1 В-29	Добровичан Юрий Н.	ст. лейтенант	147 ГвИАП	В документах 64 ИАК указано, что В-29 упал в 17 км восточнее города Тэгван. В обломках бомбардировщика, в частности, были найдены схемы расположения радиостанций системы SHORAN (ЦАМО РФ, ф.64 ИАК, оп.174045сс, д.117, л.16-21,68,96-98,110,117). По американским данным, не вернулся из вылета

						1 В-29 (сер.номер 44-86343) из 371 БАЭ 307 БАГ. Отне- сен на счет огня ЗА.
	ДВ ВВС — нет					Потерь нет.
18 ноября 1952	64 ИАК — 1	1 В-29	Добровичан Юрий Н.	ст. лейтенант	147 ГвИАП	Сбит 1 В-29 (сер.номер 44- 86392) из 345 БАЭ 98 БАГ.
	ДВ ВВС — нет					Потерь нет.
9 декабря 1952	64 ИАК — 1	1 В-29	Добровичан Юрий Н.	ст. лейтенант	147 ГвИАП	Потерян 1 В-29 (сер.номер 45-21822) из 98 БАГ. При- чины не уточняются.
	ДВ ВВС — нет					Потерь нет.
30 декабря 1952	64 ИАК — 4	1 В-29 1 В-29 1 В-29 1 В-29	Андреев А. Г. Ихсангалиев Жахман Карелин Анатолий Михайлович Муравьев М. Д.	ст. лейтенант ст. лейтенант майор ст. лейтенант	535 ИАП 351 ИАП 351 ИАП 535 ИАП	Сбит 1 В-29 (сер.номер 44- 62011) из 28 БАЭ 19 БАГ. Еще 2 списаны из-за полу- ченных повреждений.

Дата боя*	Число побед**	Тип	Пилот (бортстрелок)	Звание	Часть	Истинные потери противника (по данным противоположной стороны)***
	ДВ ВВС — нет					Обломками В-29 поврежден МиГ-15 майора Карелина.
10 января 1953	64 ИАК — 3	1 В-29 1 В-29 1 В-29	Голышевский И. П. Култышев Хабиев Я. З.	капитан майор ст. лейтенант	351 ИАП 351 ИАП 535 ИАП	Поврежден огнем МиГ-15 1 В-29 (сер.номер 44-61802) 307 БАГ. Разбился при возвращении на Окинаву.
	ДВ ВВС — нет					Потерь нет.
12 января 1953	64 ИАК — 2	1 В-29 1 RB-29	Губенко А. И. Хабиев Я. З.	ст. лейтенант ст. лейтенант	351 ИАП 535 ИАП	Сбит 1 RB-29 (сер.номер 44-62217) 91 СРАЭ.
	ДВ ВВС — нет					Потерь нет.
28 января 1953	64 ИАК — 1	1 В-29	Карелин Анатолий Михайлович	майор	351 ИАП	Сбит 1 В-29 (сер.номер 42-62357) из 28 БАЭ 19 БАГ.
	ДВ ВВС — нет					Потерь нет.

30 января 1953	64 ИАК — 1	1 В-29	Карелин Анатолий Михайлович	майор	351 ИАП	Серьезно поврежден и совершил аварийную посадку в Южной Корее 1 В-29 (сер.номер 44-27262 или 44-61920) из 307 БАГ.
	ДВ ВВС — нет					Серьезно поврежден МиГ-15 майора Карелина оборонительным огнем стрелков В-29. Летчик сел на свой аэродром с неработающим двигателем.

* В случае ночных боев приводится дата предшествующего дня. Например, бою в ночь с 10 на 11 июля соответствует дата «10 июля».

** Число официально засчитанных побед в вылетах против В-29. Данные этого раздела не содержат сведений о поврежденных самолетах противника, могут не отражать общего числа побед за день и включают:

- 64 ИАК — только победы над В-29 или самолетами непосредственного сопровождения;
- ДВ ВВС — только победы стрелков В-29 или пилотов групп непосредственного сопровождения.

*** Данные раздела могут не совпадать с общим числом потерь сторон за день, и включают только:

- 64 ИАК — потери В-29 и истребителей прикрытия, признанные в исследованных нами открытых западных изданиях (см. библиографию);
- ДВ ВВС — истинные потери МиГ-15 от огня В-29 или истребителей прикрытия (по материалам ЦАМО РФ).

«МЕТЕОРЫ» В КОРЕЕ

В войне в Корее с «той стороны» сражалось 21 государство, но лишь пять из них — США, Австралия, Великобритания, Южная Корея и Южно-Африканский Союз (сейчас ЮАР) — отправили свои авиачасти в самое пекло. 77-я эскадрилья Королевских Австралийских ВВС, несмотря на неординарные сложности, с которыми столкнулись ее пилоты, внесла в войну больший вклад, чем можно было ожидать от одной эскадрильи.

СКВЕРНЫЙ ВЫБОР КОРОЛЕВСКИХ ВВС

25 июня 1950 г., начиная войну с южным соседом, Ким Ир Сен мог рассчитывать на полное и безоговорочное господство в воздухе — ВВС КНДР насчитывали 93 Ил-10 и 79 Як-9 против дюжины лисынмановских «Пайперов» и «Тексанов». В первый же день войны летчики-северяне, отштурмовавшись по аэропорту Сеула, вывели из строя 7 самолетов южан. Эйфорию нарушили американцы с их Дальневосточными ВВС (ДВ ВВС), поразительно быстро отреагировавшими на атаку КНДР. Уже 27 июня в череде воздушных боев пилоты США заявили о сбитии 7 самолетов противника. Далее дела войск Ким Ир Сена пошли еще хуже — Генеральная Ассамблея ООН одобрила оказание военной помощи Южной Корее. Вслед за пилотами ДВ ВВС на авиацию КНДР набросились ВМС и КМП США, английский Королевский флот и эскадрильи Австралии и ЮАР. К 10 августа пилоты сил ООН заявили об уничтожении на земле и в воздухе 110 северокорейских самолетов. ВВС КНДР практически перестали существовать.

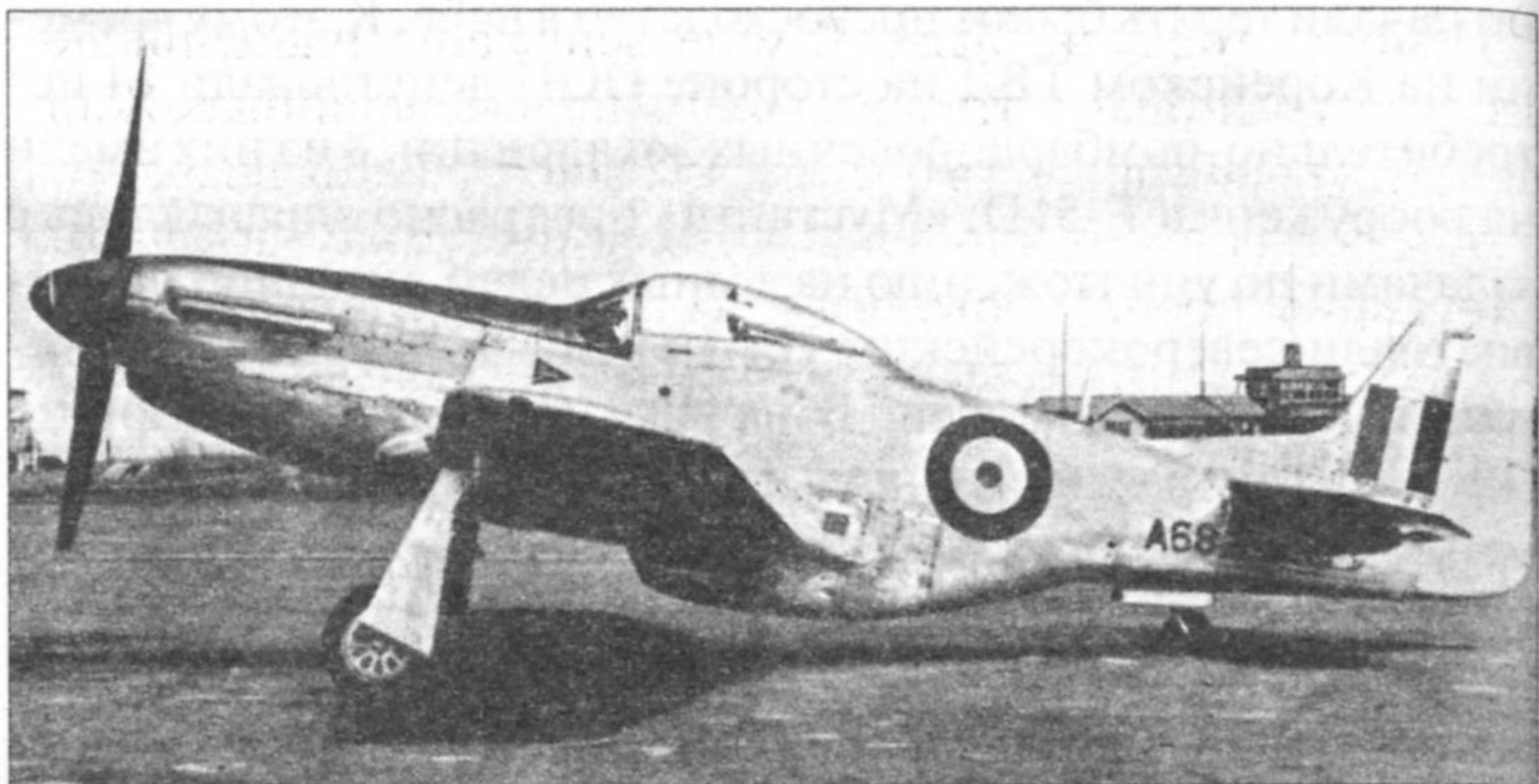
Со вступлением в войну советских МиГ-15 1 ноября 1950 года Воздушные силы Объединенных Наций постепен-

но начали терять былое превосходство в небе. К этому времени на Корейском ТВД на стороне ООН действовали 14 истребительно-бомбардировочных эскадрилий, 8 из них имели на вооружении F-51D. «Мустанги» прекрасно справлялись с задачами по уничтожению наземных целей, успешно противостояли северокорейским Ил-10 и Як-9, однако соперничать с МиГом не могли. В начале ноября командующий ДВ ВВС генерал-лейтенант Джордж Е.Стрэйтмейер рекомендовал перевооружить все эскадрильи на реактивную технику.

Одной из авиачастей на «Мустангах» была 77-я австралийская эскадрилья. Она включилась в войну уже через неделю после нападения КНА, первые боевые вылеты ее пилоты совершили 2 июля 1950 года. В то время эскадрилей командовал уинг-командер Спенс — один из самых профессиональных и уважаемых офицеров. За превосходную работу его эскадрильи, умелое командование и личное мужество Луис Томас Спенс первым из австралийских пилотов в Корее получил боевую награду — медаль Американского Почетного Легиона. К сожалению, 9 сентября 1950 года он не вернулся из вылета против баз снабжения КНА в районе городка Анъянни южнее Сеула. Пилоты его группы видели, как он врезался в землю в центре города, не успев вывести из пикирования свой самолет (F-51D, или «Мустанг» IV в английском обозначении, серийный номер A68-809). Возможной причиной его гибели называли отказ техники, ошибку пилотирования или, наиболее вероятно, интенсивный огонь стрелкового оружия. 15 сентября на место Спенса из Австралии прибыл скуодрон-лидер Ричард Крессуэлл, командовавший 77-й эскадрилей еще в годы Второй мировой войны и водивший ее в первые боевые вылеты в ноябре 1942-го.

В ноябре 1950 г. перед эскадрилей встал вопрос о выборе преемника для «Мустанга». На тот момент наиболее современными самолетами, строившимися на Западе серийно, были американские F-84 и F-86. Очевидно, что кандидата на замену «Мустанга» следовало выбирать из этой пары.

F-84 не устраивал командование Австралийских ВВС, поскольку «Тандерджет» был истребителем-бомбардировщиком, а 77-й эскадрилье, официально считавшейся частью ПВО, требовался истребитель-перехватчик. Австра-



«Мустанг» Лу Спенса, на котором он был сбит и погиб 9 сентября 1950 г.
(Squadron/Signal Publications)

лийцы вполне логично остановили свой выбор на F-86. Начальник штаба Королевских Австралийских ВВС маршал авиации сэр Джордж Джонсон запросил свое правительство о возможности закупки и поставки «Сейбров» в 77-ю эскадрилью. В середине декабря правительство ответило отказом — для приобретения американских самолетов требовались доллары, и оно не торопилось тратить валютный запас на подобные покупки. Премьер-министр Австралии Р.Мензис объявил, что в рамках программы модернизации ВВС правительство получило от Великобритании реактивные «Метеоры» F.Мк 8, и заявил при этом: *«Метеор» считается наиболее современным представителем существующих сейчас реактивных истребителей. Благодаря его огневой мощи, скорости и маневренности наши воздушные силы неимоверно укрепятся».*

В 1950 году «Метеор» являлся основным фронтовым истребителем ВВС Великобритании, хотя его боевые возможности уже не соответствовали требованиям дня. В то же время была введена в действие правительственная программа, по которой приоритетной стала разработка истребителей со стреловидным крылом. Наибольших успехов добились фирмы Хоукер и Супермарин, где полным ходом шло проектирование «Хантера» и «Свифта» соответственно. Однако никаких надежд на то, что они поступят в строевые части в

ближайшие годы, не было. Тем не менее англичане пообещали австралийцам, что поставят им первые серийные «Хантеры» для проверки их в боевых условиях. Забегая вперед отметим, что из-за трудностей, с которыми столкнулась фирма «Хоукер» в проектировании и налаживании производства «Хантеров», этим обещаниям не суждено было сбыться.

Пока же 77-й эскадрилье сообщили, что она получит 34 боевых «Метеора» F. Mk 8 и 2 учебных «Метеора» T. Mk 7 в начале 1951 года. Это заявление австралийские пилоты встретили грустными улыбками — возможности самолета были хорошо известны, ни о каком его соперничестве с МиГ-15 не могло быть и речи. Некоторые выразили нежелание пересаживаться с «Мустангов» на «Метеоры». Еще большее раздражение вызвала завеса секретности, опущенная на прибытие «Метеоров» в Корею. В 1950 году Великобритания не ввязывалась в войну больше, чем требовалось для демонстрации солидарности стран «свободного мира» перед лицом «коммунистической агрессии», поэтому известие об участии английской реактивной техники в Корее могло вызвать некоторые дипломатические осложнения.

22 февраля 1951 года первые 14 «Метеоров» F. Mk 8 и два T. Mk 7, отправленные непосредственно из Великобритании на авианосце «Уорриор», прибыли в Японию на авиабазу Ивакуни — место довоенного базирования 77-й эскадрильи. Вместе с самолетами от Королевских ВВС прибыла большая группа опытных техников и четыре пилота — флайт-лейтенанты Колин Блис, Фрэнк Изли и Макссуэлл Скэннел и сержант Р. Лэм, — которые должны были помочь австралийцам перейти на новую матчасть. До прибытия «Метеоров» комэска скуодрон-лидер Кресссуэлл и флайт-лейтенант Дезмонд Мерфи прошли курс переучивания на реактивную технику на японской авиабазе Итадзукэ, в ходе которого совершили несколько вылетов, в том числе и боевых, на американских F-80. Они же первыми вылетели сначала на «Метеоре» T. Mk 7, а затем и на боевом F. Mk 8. В марте Кресссуэлл перегнал один «Метеор» F. Mk 8 на южнокорейский аэродром Пусан для демонстрации его персоналу эскадрильи. (Этот самолет, номер A77-982, будет сбит зенитным огнем в июне 1953 года.) До конца месяца прибыли еще восемь самолетов.

6 апреля эскадрилья в последний раз вылетела на F-51 и на следующий день всем составом перелетела с Пусана на Ивакуни для переучивания на «Метеоры». К этому времени ее пилоты совершили на F-51 3 872 боевых вылета, уничтожив, помимо прочего, 3 северокорейских «яка» на земле. В воздухе же с противником встречаться не приходилось. Потери составили 16 «Мустангов» и 13 летчиков — 5 погибли в боях, 2 при пожаре на авиабазе, 5 пропали без вести и 1 разбился в учебном полете.

Хотя пилоты перешли на реактивную технику достаточно легко, за время учебы все же произошли три серьезных происшествия. 17 апреля сержант Рой Робсон погиб в катастрофе во время вылета на F-51D. Целью его полета было ознакомление с маршрутом перелета «Метеоров». 7 мая сержант Генри У. Бессел при возвращении из пилотажной зоны на «Метеоре» F. Mk 8 (A77-735) из-за выработки топлива не дотянул до базы и в 15 км к югу от Ивакуни совершил посадку на воду. Пилот благополучно добрался до берега, его самолет позже был восстановлен. Наконец, 15 июня при наборе высоты после взлета на самолете сержанта Альфреда Т. Стоуни («Метеор» F. Mk 8, A77-231) самопроизвольно сработало катапультное кресло, вышвырнув пилота из кабины через остекление фонаря. Неуправляемый самолет, снижаясь по спирали, облетел спускающегося на парашюте Стоуни, после чего врезался в склон сопки и сгорел. Летчик отделался синяками на спине и испугом, о степени которого можно только догадываться.

* * *

Вместе с «Метеорами» в Дальневосточные ВВС США пришли новые, не виданные ранее проблемы. Первыми головную боль от заморских аэропланов заработали службы снабжения ДВ ВВС. «Метеор» не был первым неамериканским самолетом на Корейском ТВД. С начала войны в ней принимали участие английские «Си Фьюри», «Сифайры», «Файрфлаи» и т. д., но они входили в состав ВМС Великобритании и поддержание их в боеготовом состоянии ложилось на плечи «родных» английских ведомств. До лета 1951 года все американские союзники, приписанные к ДВ

ВВС, — австралийцы, южноафриканцы и южнокорейцы, — летали на F-51D, стоявших на вооружении и в авиачастях ДВ ВВС. Сейчас же в американской организации появился английский «Метеор», для которого технические службы не могли предоставить ни какого-либо наземного оборудования, ни снарядов для 20-мм пушек, ни запасных частей. Первоначально специалисты «Роллс-Ройса» даже запретили использовать американское топливо для заправки «Метеоров», опасаясь отказов в работе двигателей. Позже, однако, топливо опробовали и признали годным, но при условии, что пилоты не будут слишком энергично двигать РУДами на взлете. Поставку всего остального пришлось организовывать через службы 91-го авиакрыла Оккупационных Сил Британского Содружества в Японии.

Другая, гораздо более серьезная проблема с «Метеорами» заключалась в определении их места в воздушной войне. В начале мая с авиабазы Джонсон на Ивакуни прибыл F-86A. На нем пилот Королевских ВВС флайт-лейтенант Дэниелс, проходивший боевую стажировку в американской 335-й эскадрилье 4-й истребительной авиагруппы, в течение двух дней провел серию учебных боев с «Метеором» для определения реальных боевых возможностей последнего. В ходе этих боев выяснилось, что единственным преимуществом английской машины были ее характеристики набора высоты. «Метеор» превзошел «Сейбр» как по максимальной скороподъемности, так и по времени набора заданных высот.

Здесь мы позволим себе небольшое отступление. Вообще подобные результаты испытаний могут показаться странными — согласно различным источникам, скороподъемности F-86A и «Метеора» F.Mk 8 на уровне моря равнялись соответственно 37,95 м/с и 35,5 м/с. Ларчик, возможно, открывается просто. Как всякая нормальная фирма, и «Норт Америкэн», и «Глостер» в свое время в рекламных целях завысили данные своих детищ, но степень завышения оказалась разной. Другая возможная причина кроется в том, что самолеты, строящиеся крупной серией, как правило, никогда не показывают тех ТТД, что были у прототипов и предсерийных экземпляров, и ухудшение данных бывает весьма значительным. Во всяком случае, ни один пилот F-86, взятый в плен, не подтвердил тех характеристик «Сейбра», что приводятся в ли-

тературе. Например, с 1 декабря 1951 года в Корее началось использование нового F-86E — наиболее распространенной модификации «Сейбра» в той войне. Почти все из 132 выпущенных F-86E были отправлены в 4-ю и 51-ю авиагруппы. Официально скороподъемность машины на уровне моря достигала 36,8 м/с. (Ее снижение по сравнению с F-86A было вызвано ростом веса планера при сохранении двигателя с той же тягой.) Однако, по словам пленных летчиков, реальная скороподъемность F-86E не превышала 33 м/с. Кстати, и опубликованные ЛТХ канадских CL-13 «Сейбр» Mk 2 и Mk 4 заметно скромнее данных американских F-86E-5 и E-10. А между тем первые — это точные копии вторых!

Итак, учебные бои подтвердили мнение о непригодности «Метеора» к ведению современного воздушного боя. Спроектированный в качестве перехватчика в годы Второй мировой, он вполне успешно мог бы уничтожать бомбардировщики, даже хорошо прикрытые поршневыми истребителями. Но в Корее подобные услуги не требовались — противник просто не имел бомбардировщиков. Истребители же в послевоенные годы совершили такой рывок в развитии, что оставили «Метеор» далеко позади. Более того, *«Метеору» вообще не оставалось места в Корейской войне!* Фирма «Глостер», не рассматривая самолет в качестве истребителя-бомбардировщика, изначально не снабдила его узлами подвески бомб или ракет. Перед началом войны в Королевских ВВС были разработаны ракетные направляющие, дающие «Метеору» возможность брать до 16 НУРСов, однако их испытания еще не завершились, и установить их на машины, отправляемые в 77-ю эскадрилью, не успели. Прекрасно подготовленные, рвущиеся в бой австралийцы оказались в парадоксальной ситуации. Месяц назад, летая на устаревших «Мустангах», они были нужны всем, находились в самой гуще событий, а перейдя на «модерновые» реактивные «Метеоры», оказались без работы.

Командир эскадрильи Крессуэлл твердо держался мнения, что, поскольку «Метеор» был рожден перехватчиком, то его место — на «Аллее МиГов». Американцы не соглашались. Еще в апреле одним из первых самолет облетал командующий 5-й воздушной армией США генерал-майор Эрл Е. Патридж. Совершив с Крессуэллом ознакомительный

вылет на спарке Т.Мк 7, Патридж в тот же день самостоятельно поднялся на «Метеоре» F.Мк 8. Вернувшись с пилотажа, генерал сказал, что «Метеор», в общем, хороший, надежный самолет, но для воздушного боя с МиГ-15 не годится из-за малой скорости и недостаточной маневренности на больших высотах. Кроме того, Патридж, имея опыт полетов на американских истребителях, особо отметил плохой — или, точнее, никакой — обзор назад из кабины «Метеора». Дело в том, что до модификации F.Мк 8 на «Метеорах» монтировался трехсекционный фонарь кабины со сдвижной центральной секцией. Для Мк 8 спроектировали новый двухсекционный фонарь, состоящий из неподвижного переднего козырька и большой выпуклой сдвижной части. Но при этом специалисты «Глостера» из соображений прочности сочли необходимым «защитить» дюралем почти всю заднюю ее половину. Более того, начиная с Мк 8 вместо обычных пилотских сидений началась установка катапультных кресел «Мартин Бейкер» с довольно массивным заголовником. В результате пилот «Метеора» практически полностью лишился возможности видеть что-либо у себя за спиной. Позже, имея перед глазами такой пример, как огромное остекление «Сейбра», для Мк 8 спроектируют новую, целиком прозрачную сдвижную часть и установят на самолеты английских ВВС, однако на фронт к австралийцам новшество не успеет.

Переговоры о роли «Метеоров» между командованием 77-й эскадрильи и штабом 5-й ВА длились долго и закончились победой Крессуэлла. Стороны решили дать австралийцам возможность участвовать в боях с МиГами в тесном взаимодействии с F-86. (На наш взгляд, с американской стороны обеспечивать вылеты «Метеоров» «Сейбрами» в течение сколько-нибудь длительного периода никто всерьез не собирался. В то время на Корейском ТВД Дальневосточные ВВС США имели лишь одну 4-ю авиагруппу на F-86, но и она из-за нехватки современных южнокорейских аэродромов одну из трех своих эскадрилий вынужденно держала вне боев, в Японии. Полсотни «Сейбров» в Корее не хватало для элементарного обеспечения вылетов ударных самолетов, и реально рассчитывать на их помощь австралийские истребители вряд ли могли. Как сказал по этому поводу заместитель

командира 18-го ГвИАП А.П. Сморгачев, «истребители под прикрытием истребителей — ничего себе!»)

Как бы то ни было, но роль «Метеоров» определилась, и эскадрилья, в соответствии с приказом от 2 июня, начала подготовку к перелету на аэродром Кимпхо под Сеулом — место базирования «коллег» из 4-й авиагруппы. Однако скоро ее настиг новый неожиданный удар, когда командующий Австралийскими ВВС в составе Оккупационных Сил Британского Содружества в Японии генерал Хорас Робертсон сообщил Крессуэллу, что не выпустит в полет над Северной Кореей ни один самолет без радиокompаса на борту — инструмента, никогда не стоявшего на «Метеоре». Американские радиокompасы ARN-6 в небольших количествах начали поступать в начале месяца, однако работы по их установке на самолеты продвигались слишком медленно. 77-я эскадрилья вновь простаивала.

Первый самолет с ARN-6 был готов лишь к концу июня, и 27-го числа Крессуэлл облетал его. К этому времени на генерала Робертсона «надавили» высшие чины Королевских Австралийских ВВС, и он смягчил свои требования. Эскадрилья могла начинать операции при условии, что в каждом вылетевшем звене будет хотя бы один самолет с радиокompасом, и запретил любые вылеты «Метеоров» без ARN-6 при нижней кромке облачности менее 300 метров.

Первые четыре самолета с радиокompасами Крессуэлл немедленно отправил на Кимпхо, преследуя двойную цель. Поставив по одному «Метеору» на обочину каждой рулежной дорожки аэродрома, он приучал американцев к их необычному виду. Одновременно на этих машинах пилоты эскадрильи обучались навигации. Постепенно на Кимпхо перелетели все «Метеоры». 19 июля в состав 77-й АЭ вошел «Метеор» F.Mk 8 с номером A77-316 — последний из 34 ожидавшихся.

Наконец, 29 июля, «Метеоры» отправились на свое первое боевое задание. В тот день 4 звена выставили истребительный «заслон» на западном побережье в районе городов Сончхон и Чонджу. «Метеоры» патрулировали на высотах от 9000 до 10 500 метров, ниже, на высоте 7500 метров, находились 28 «Сейбров». Логика такого эшелонирования строилась на том, что «Метеоры», имея несколько лучшие

высотные характеристики, чем F-86, завяжут бой на высоте и постепенно переведут его ниже, подставив противника под атаки «Сейбров». В том вылете австралийцы видели Аньдун с МиГами на стоянках, однако те на перехват не поднимались. На следующий день эскадрилья дважды поднимала по 16 самолетов для сопровождения в «Аллею МиГов» американских В-29 и В-26...

ВСТРЕЧИ С МИГ-15

Здесь следует сказать о сопернике, с которым предстояло столкнуться австралийцам.

В декабре 1950 г. на смену предшественникам на аэродромы Дунфын и Аньшань прибыло одно из лучших истребительных соединений ВВС СССР — 324-я ИАД в составе 176-го ГвИАП и 196-го ИАП. Командовал дивизией трижды Герой Советского Союза И.Н. Кожедуб. Почти три месяца летчики дивизии провели в интенсивных тренировках, а с 28 марта по 2 апреля перелетели на Аньдун, откуда немедленно начали боевые действия.

В апреле на усиление дивизии Кожедуба прибыла 303-я ИАД в составе 17-го, 18-го Гвардейского и 523-го полков. Знаменитая 303-я ИАД прославилась в годы Великой Отечественной войны. Именно в ее состав входил полк «Нормандия-Неман». После усиленной месячной подготовки дивизия начала совершать боевые вылеты — сначала одним 18-м ГвИАП, а с середины июня, после ввода в строй нового аэродрома Мяогоу, всем составом.

Без преувеличения можно сказать, что эти две дивизии были лучшими из тех, что имел 64-й ИАК за всю войну. Период их действий можно считать самым успешным в истории корпуса. Ко второй половине августа пилоты дивизий получили на свои счета 118 побед, из них 94 — над реактивными истребителями и истребителями-бомбардировщиками.

Кроме того, с постройкой в июне — июле аэродромов Мяогоу и Догушань на них была сформирована китайско-корейская Объединенная воздушная армия под командованием китайского генерала Лю Чжена. В состав армии вошли две дивизии ВВС НОАК под командованием Си Буа-

на и Фан Чжана, летавшие на МиГ-15, и одна дивизия ВВС КНА, командовал которой Ван Лен. Корейская дивизия имела на вооружении самолеты Як-9, Ла-9, Ла-11 и Ил-10.

Западные исследователи, сопоставляя силы МиГов и «Сейбров», приходят к выводу о полном численном превосходстве первых. Вывод, однако, не корректен по сути. На август 1951 г. ДВ ВВС имели в своем составе 131 истребитель-перехватчик, в том числе 24 F-82, 14 F-94 и 93 F-86¹. Причем по условиям базирования лишь две эскадрильи «Сейбров» — 44 самолета по штату — могли действовать в районах, непосредственно прилегающих к Ялуцзяну. Единственной задачей, стоявшей перед пилотами F-86, была борьба с МиГ-15 — с этой точки зрения полсотни «Сейбров» против полутора сотен одних только советских МиГов действительно вызывают к себе сочувствие. Но до весны 1952 года перед истребителями 64-го корпуса задача борьбы за господство в воздухе не ставилась вообще, и ведение боев с «Сейбрами» было лишь вынужденной мерой, дающей некоторую свободу группам, действующим против бомбардировщиков и истребителей-бомбардировщиков ООН. К августу 1951 г. на Корейском ТВД находились 227 F-51, 254 F-80, 175 F-84, 157 B-26 и 104 B-29², и их так же необходимо учитывать при сравнении сил противников. С учетом истинных задач обеих сторон можно утверждать, что по одним только реактивным самолетам авиация ООН превосходила 64-й корпус более чем в три раза. Мы намеренно не учитываем МиГи ОВА, поскольку китайские части были подготовлены крайне слабо, вылеты совершали редко и только против мелких групп, и какого-либо существенного вклада в уничтожение самолетов сил ООН не вносили. Вся нагрузка по отражению массированных налетов лежала на плечах советских дивизий.

Однако резкий рост группировки противника весной — летом 1951 г. все же вполне оправданно вызывал беспокойство Дальневосточных ВВС, испытывавших постоянную нужду в истребителях. Объективности ради стоит при-

¹ По данным «*Air Force Magazine*» со ссылкой на «*US Air Force Statistical Digest, Fiscal Year 1953: Summary of USAF Combat Operations in Korea, June 1950 — July 1953*».

² Там же.

знать, что для пилотов «Сейбров» не имело значения, против кого вылетели встреченные ими у Ялуцзяна МиГи — против них или против ударных самолетов. Сдерживать приходилось и тех, и других. Эскадрильи F-86 работали с огромным напряжением, и приветствовали любую помощь, в том числе и от не слишком уключих «Метеоров».

* * *

В течение августа «Метеоры» продолжили ставить «заслоны» и сопровождать В-29 и RF-80 в район Синьиджу, однако встретиться с МиГаами в бою долго не удавалось.

15 августа австралийцы впервые увидели МиГ-15 в воздухе. В тот день два звена на высоте 11 000 метров и два на высоте 9 000 метров совместно с «Сейбрами» 4-го авиакрыла обеспечивали заслоном группу F-80. С Аньдуна взлетела шестерка МиГов и на удалении проследовала мимо австралийских пилотов. Затем появились другие группы МиГ-15, но и они в бой не вступали. Возможно, что пилотировали МиГи летчики корейско-китайской Объединенной воздушной армии, поскольку в документах 64-го корпуса первое сообщение о виденных издалика «Метеорах» появилось лишь десятью днями позже.

Один раз австралийцы, казалось, заметили группу МиГов и пошли на нее в атаку. Группа развернулась в их сторону, и когда пилоты были готовы открыть огонь, выяснилось, что это «Сейбры». Американцы, к счастью, также разглядели в атакующих «Метеоров» раньше, чем нажали на гашетки. Все закончилось повышенным возбуждением в группах и парой крепких фраз в эфире.

18 августа австралийцы получили возможность взглянуть на МиГ поближе. В то утро на патрулирование южнее Ялуцзяна вылетело звено «Метеоров» под командованием инструктора Королевских ВВС флайт-лейтенанта Максуэлла Скэннела. Австралийцы в том вылете совместно с F-86 прикрывали ударные самолеты ООН, на перехват которых вылетели 24 МиГ-15 17-го ИАП 303-й ИАД под командованием майора Георгия Пулова. Находясь на высоте 5000 м в районе Сончхона, истребители 17-го полка заметили четыре самолета, идущих над морем у самого берега параллельно

курсу МиГов. Пулов приказал второй паре своего звена под командованием старшего лейтенанта Николая Сутягина атаковать противника. Атака, однако, выполненная без учета «тихоходности» «Метеоров», не удалась. Как указано в документах 303-й ИАД, пара Сутягина проскочила австралийцев *«вследствие большой собственной скорости, самолеты противника отстали»*¹. «Метеоры» пытались преследовать МиГи, но безрезультатно. Командир звена Скэннел ограничился очередью по уходящим самолетам, так и не сблизившись с ними на дистанцию эффективного огня.

В это время летчики группы майора Пулова обнаружили группу «Сейбров» и вступили с ней в бой. Оставшаяся далеко за хвостом четверка «Метеоров» пропала из виду. В тот день в документах 303-й дивизии появилась запись о



Заместитель командира 18-го ГИАП Александр Сморгков и командир 17-го ИАП Григорий Пулов (справа)

том, что *«...В районе боевых действий появились ранее не действовавшие самолеты типа «Глостер-Метеор»*².

В тот же день, 18 августа, истек срок командировки Ричарда Крессуэлла на театр военных действий. Передав командование эскадрильей уинг-командеру Стиджу, Крессуэлл с разрешения штаба 5-й воздушной армии направился в 4-е истребительное авиакрыло, где прошел полный курс обучения полетам и техническому обслуживанию F-86. Затем он выполнил 10 вылетов на «Сейбре» и после этого убыл в Австралию.

¹ ЦАМО, ф. 303 ИАД, оп. 539825с, д. 4, л. 137.

² Там же, л. 138.

Его преемник Гордон Х.Стидж чувствовал, что их истребители не чета северокорейским. Но до тех пор, пока «Метеоры» не встречались с МиГ-15 в реальном бою, никто не мог сказать это наверняка. Несмотря на опасения уинг-командера Стиджа, вылеты «Метеоров» к Ялуцзяну продолжались.

* * *

Следующая встреча 77-й АЭ с МиГаами состоялась 25 августа. В 9.04 утра 26 МиГ-15 17-го полка под командованием Пулова вылетели на отражение налета авиации противника в районе Сончхона. В 9.37, находясь на высоте 11 000 метров, майор Пулов заметил ниже себя впереди справа 6 «Метеоров», идущих на встречных курсах. Правым разворотом звено майора Пулова пошло в атаку. При этом ведомый Пулова старший лейтенант Осипов и ведомый второй пары звена старший лейтенант Савченко оторвались от своих ведущих. В результате к «Метеорам» подошли лишь майор Пулов и ведущий второй пары старший лейтенант Сутягин. Австралийцы, заметив МиГи, встали в левый оборонительный круг. *«Майор ПУЛОВ, сблизившись до дистанции 200—300 метров с задней полусферы сверху с углом 30—35° атаковал ведомого замыкающей пары, после чего вышел из атаки с набором высоты вправо, и вторично атаковал в такой же последовательности. В течение воздушного боя майор ПУЛОВ произвел 4 атаки, из них 3 атаки с огнем.»*

Старший лейтенант СУТЯГИН прикрывал майора ПУЛОВА, а т.к. ведомые оторвались в момент сближения с противником, сам атаковал «Глостер-Метеор». При первой атаке старший лейтенант СУТЯГИН произвел две очереди по ведущему замыкающей пары, после чего попал в струю «Глостер-Метеора» и сорвался в штопор. Выведя самолет из штопора, старший лейтенант СУТЯГИН обнаружил 4 «Глостер-Метеора», выполняющих вокруг него замкнутый круг. Старший лейтенант СУТЯГИН, выполняя резкие отвороты влево-вправо, набрав скорость, оторвался от них».

Все австралийцы, избежав повреждений, вернулись на базу. Однако в 303-й ИАД сочли, что «фото пленка старшего лейтенанта СУТЯГИНА подтверждает сбитие самолета».

та. На фотопленке майора ПУЛОВА силуэт самолета имеет размытое изображение»¹. На счета обоих летчиков были записаны по сбитому «Метеору».

Через три дня австралийская эскадрилья понесла свою первую потерю от МиГ-15.

29 августа в «Аллею МиГов» вылетели 16 «Метеоров». Восемь австралийских пилотов обеспечивали сопровождение «Суперфортрессов» в район Чонджу, еще восемь совместно с «Сейбрами» выставили «заслон».

В группу истребительного «заслона» вошли звено «Айтем» — скуодрон-лидер Д.Л. Уилсон, флаинг-офицеры Вудрофф и Блайт и флайт-лейтенант Томас — и звено «Дог» — флайт-лейтенант Торнтон, сержант Армит, флаинг-офицер Фостер и уоррент-офицер Гатри. Общее командование звеньями осуществлял скуодрон-лидер Уилсон. Именно пилотам его группы довелось встретиться в бою с летчиками 18-го ГвИАП 303-й ИАД.

В 9.58 радиотехнические станции 64-го корпуса обнаружили в районе Пхеньяна 8 бомбардировщиков и три группы по 16, 8 и 8 истребителей. В 10.05 в небо поднялись 24 МиГ-15 18-го Гвардейского полка под командованием подполковника Белостоцкого. Их задачей было связывание «заслона» с тем, чтобы группа соседнего 523-го ИАП могла атаковать бомбардировщики. Через 25 минут после взлета в районе Кусона МиГи 18-го ГвИАП вступили в бой с «Сейбрами». В ходе боя ведущий второй пары звена Белостоцкого старший лейтенант Л.К. Щукин с ведомым старшим лейтенантом Акатовым оторвались от командира и, выполнив восходящую спираль, взяли курс на Чхонсу. Идя по прямой, летчики увидели пару «Метеоров» впереди себя, слева и на 500 метров выше...

...Находясь на высоте 10 500 метров над Чонджу, австралийцы заметили 6 МиГов на полтора километра выше. Оба звена «Метеоров», не упуская противника из виду, разворотом с набором высоты начали занимать положение для атаки со стороны солнца. В это время ниже была обнаружена еще пара МиГов. Скуодрон-лидер Уилсон с ведомым фла-

¹ ЦАМО, ф. 303 ИАД, оп. 539825с, д. 4, л. 149.

инг-офицером Вудрофом спикировали на нее, но на выходе из пике «Метеор» Вудрофа неожиданно задрожал и свалился в штопор. Пилоту удалось восстановить управление самолетом, но он потерял при этом высоту и присоединиться к своей группе уж не смог.

Уилсон, оставшись один, в пикировании изменил курс на 180 градусов и вывел самолет из пике. В это время за его спиной, находясь в «слепой» зоне, старший лейтенант Щукин вышел на дистанцию огня. О МиГе на хвосте Уилсон узнал, лишь когда у крыла понеслись трассеры пушек, а самолет задрожал от попаданий. На помощь командиру пошла вторая пара его звена — флайт-лейтенант Томас и флайнг-офицер Блайт. Кеннет Блайт, по сведениям западных исследователей, сам подвергся атаке со стороны звена МиГов, которое, к изумлению австралийца, не открыло огонь. К этому времени старший лейтенант Щукин выходил из атаки — обстрелянный им «Метеор», по всем признакам уже обреченный, перевернулся и пошел к земле.

Снаряды МиГа оторвали левый элерон и пробили дыры в крыле и хвостовой части фюзеляжа «Метеора», осколки изрешетили основной топливный бак. Тем не менее Уилсону удалось привести тяжело поврежденную машину на Кимпхо. Пилот совершил посадку на скорости, превышающей нормальную посадочную на 45 км/ч. Техники восстано-



Заместитель командира 18-го ГвИАП Александр Сморгачев и командир звена 18-го ГвИАП капитан Лев Щукин (справа)

вили самолет (А77-616), который после ремонта пролетал еще пять месяцев, пока в феврале 1952 года не был сбит огнем с земли.

Между тем бой для австралийских пилотов с уходом ведущего не закончился. Лидер второго звена «Дог» флайт-лейтенант Джеффри Торнтон заметил сзади вспышки бликов, сверкнувших на фонарях и полированных фюзеляжах МиГов. Он успел выкрикнуть команду на резкий отворот, но ведомый второй пары уоррент-офицер Гатри немного замешкался с ее выполнением и попал в прицел гвардии старшего лейтенанта Николая Бабонина. С дистанции 180—90 метров — в упор! — Бабонин дал по противнику три очереди. Снаряды прошли по хвостовому оперению «Метеора» (А77-721), снесли рули и отправили самолет на землю в неуправляемом падении. На высоте 11 600 метров на скорости $M=0,84$ Гатри катапультировался, и через 28 (!) минут опустился в руки корейской полиции. Это было первое катапультирование в боевых условиях в истории авиации стран Британского Содружества. Дональд Дэвид Гатри вернулся из плена в сентябре 1953 г., уже по окончании войны, и продолжил службу в Королевских ВВС Австралии. В 1979 г. он вышел в отставку в звании скуодрон-лидера.

В ходе боя 29 августа летчики МиГов смогли оценить летные данные «Метеора», и оценка, как легко догадаться, не была лестной. Они обратили внимание на плохой обзор назад, позволявший подойти незамеченным на дистанцию 800—900 метров. Лев Щукин заметил, что МиГ-15 так легко догонял «Метеор» в пикировании, что ему пришлось прибавить газ и выпускать тормозные щитки. В целом был сделан вывод о том, что *«...воздушный бой с истребителями «Глостер-Метеор-4» можно вести свободно, с большим преимуществом на стороне самолета МиГ-15»*.

★ ★ ★

Несмотря на откровенную неудачу, пилоты 77-й эскадрильи по-прежнему рвались в самую гущу войны. Два следующих дня флайт-лейтенант Дезмонд Мерфи водил по

4 звена «Метеоров» в «заслон» к Ялуцзяну, но встреч с МиГами не было.

5 сентября шесть «Метеоров» вылетели на сопровождение пары RF-80. Идя на высоте 8000 метров, в двух десятках километров западнее Чонджу, ведущий группы флайт-лейтенант Виктор Кэннон заметил впереди и выше 12 МиГ-15. Группа разделилась, и одна шестерка МиГов начала строить маневр для атаки сзади. Когда австралийцы начали вставать в оборонительный круг, ведущий второй пары инструктор Королевских ВВС флайт-лейтенант Колин Блис передал, что шесть МиГов пикируют на замыкающую пару — флайт-лейтенанта Ральфа Досона и сержанта Уильяма Майклсона...

...В тот день 24 МиГа 523-го ИАП 303-й ИАД под командованием капитана Григория Охая вылетели на перехват самолетов противника, обнаруженных на рубеже Пхеньян — Анджу. 1-я эскадрилья, ведомая гвардии майором Трефиловым, в районе Кочхона встретила группу F-86 и вступила с ней в бой. Капитан Охай, услышав по радио доклад Трефилова о «Сейбрах», развернулся и решил усилить 1-ю АЭ в бою, но в названном районе не обнаружил ни своих, ни чужих. Выполнив еще два разворота на 180 градусов на высоте 10 000 метров, Охай двумя километрами ниже заметил шестерку «Метеоров». Оставив 3-ю эскадрилью в резерве, Охай своей 2-й АЭ — 6 МиГ-15 — с разворотом влево пошел на сближение.

Из «Описаний воздушных боев»: «...Капитан ОХАЙ дал две короткие очереди по самолету «Метеор-4» с дистанции 350 м под ракурсом 0/4, самолет противника пошел со снижением. Капитан ОХАЙ пошел в атаку на ведущего пары самолета «Метеор-4» и дал по нему одну длинную очередь с дистанции 320 м под ракурсом 2/4—3/4. Самолет противника с креном пошел вниз, капитан ОХАЙ наблюдал за снижением самолета с высот 8 000 м до 5 000 м, но так как команда выхода на посадку была дана минуты 4—5 тому назад, дальнейшее наблюдение прекратил и дал команду выхода на свой аэродром...

...Капитан ТЮЛЯЕВ со своим ведомым капитаном МИТРОФАНОВЫМ в процессе боя атаковали противника и вели огонь. Капитан ТЮЛЯЕВ с дистанции 450—430 м дал три

короткие очереди по самолету противника под ракурсом 2/4, снаряды попали в самолет, который резко ушел вниз»...¹

Досон и Майклсон, предупрежденные о МиГах, начали разворот вправо, но первая атака последовала сразу после предупреждения. Досон нисходящим отворотом вышел из-под огня, а «Метеор» сержанта Майклсона наткнулся на очередь, вышел из-под контроля летчика и перешел в падение. Поскольку хвостовое оперение было серьезно повреждено, Майклсон начал выводить самолет из пике предельно осторожно. «Метеор», потеряв пять километров высоты, перешел в горизонтальный полет лишь на высоте около 3000 метров. Пилоту удалось довести его до Кимпхо и совершить благополучную посадку.

Остальные австралийские пилоты успешно избежали каких-либо повреждений и вернулись на базу. Три пилота — Кэннон, Досон и Блис — в ходе боя вели огонь по МиГам, причем Блис даже утверждал, что видел дым за одним из них. Пленки фотопулеметов, однако, не показали никаких попаданий по цели ни у одного из трех.

С нашей стороны, по докладам летчиков и результатам дешифрирования пленок фотокинопулеметов, был сделан вывод об уничтожении четырех «Метеоров». Две победы получил капитан Охай, одну — капитан Тюляев, еще одна признана групповой. Ни один МиГ не был сбит или поврежден.

* * *

В документах 64-го ИАК содержится запись о том, что 10 сентября один «Метеор» был сбит гвардии капитаном Г.И. Гесем из 176-го ГвИАП 324-й ИАД. В западных изданиях бой не упоминается, какие-либо потери или повреждения «Метеоров» не отмечены.

Следующий раз «Метеоры» и МиГи встретились в бою 26 сентября. В то утро 12 «Метеоров» под командованием флайт-лейтенанта В. Кэннона вылетели на сопровождение пары RF-80, которая должна была оценить результаты

¹ ЦАМО, ф. 303 ИАД, оп. 539825с, л. 4, л. 149.

удара штурмовиков по живой силе и технике войск КНА и НОАК в районе Сунчхон—Анджу. «Сейбры» обеспечивали удар «заслоном» у Ялуцзяна.

В 9.46 на перехват обнаруженных в районе Нампхо—Пхеньян самолетов противника вылетели 24 МиГ-15 523-го ИАП под командованием гвардии подполковника А.Н. Карасева. Через 15 минут они вступили в бой с «Сейбрами» и «Метеорами». По докладам летчиков, пилоты «Метеоров», как и в предыдущих

схватках, использовали замкнутый оборонительный круг. Первоначально, по результатам 13-минутного боя 2 «Метеора» были засчитаны сбитыми, однако позже одна победа не получила подтверждения.

За четыре минуты до вылета 523-го ИАП, в 9.42, с аэродрома Мяогоу поднялись 26 истребителей 17-го ИАП. 10 МиГов 1-й АЭ под командованием майора Г.И. Пулова и 8 МиГов 3-й АЭ под командованием капитана Щербакова составляли ударную группу полка. Ее задачей стояло прикрытие действий 523-го ИАП. 2-я эскадрилья в составе 8 МиГ-15 под командованием капитана М.С. Пономарева должна была выйти в район Анджу для информации о воздушной обстановке и самостоятельной атаки истребителей «заслона».

1-я эскадрилья, выйдя к Анджу, начала делать правый разворот, когда командир второго звена капитан С.С. Артемченко заметил, что шестерку Пулова атакуют 8 F-86, и звеном вступил с ними в бой. Майор Пулов, продолжая прикрывать 523-й ИАП оставшимися тремя парами, вышел



Командир 1-й АЭ 176 ГИАП капитан Григорий Гесь

к устью реки Чхончхонган и заметил 12 «Метеоров». Дав команду «Атакуем противника», он с ведомым атаковал ведущую пару австралийцев. Те резким разворотом на атакующих вышли из-под удара и взяли курс в сторону моря.

Одновременно старший лейтенант Н.И. Сутягин вышел в хвост одному из «Метеоров» и с дистанции 250—300 метров *«...произвел одну длинную очередь, в результате которой самолет противника был сбит и упал в море»*¹. Во время этой атаки пилот 77-й эскадрильи флайт-лейтенант Досон открыл огонь по МиГу Сутягина. Ведомый Сутягина старший лейтенант С.С. Бычков с дистанции 700 метров дал по «Метеору» Досона длинную очередь, но *«падение самолета не наблюдал»*.

Бой постепенно оттягивался к побережью. Майор Пулов скомандовал: «В море не заходить», — и взял курс на свой аэродром.

Все МиГи 17-го и 523-го полков вернулись из вылета. Обошлось без потерь и в 77-й эскадрилье, хотя самолет сержанта Эрнеста Армитта был поврежден. Флайт-лейтенант Досон сообщил, что во время ведения огня видел попадания снарядов по крылу МиГа и шлейф топлива, тянувшийся из пробоин. (Интересно, что бы он увидел, если бы знал, что в крыле МиГ-15 не было топливных баков?) Далее мнения западных авторов расходятся. Одни сообщают, что Досон заявил о повреждении МиГа, и это повреждение было записано на его боевой счет. Другие утверждают, что Досон заявил о сбитии самолета, но из-за порчи пленки фотопулемета при проявке победа не была подтверждена документально.

* * *

Неудачные бои в августе — сентябре не оставили сомнений в превосходстве МиГа над «Метеором». В штабе 5-й воздушной армии решили, что дальнейшее использование английского истребителя в «заслонах» было бы неразумным, и перевели его на прикрытие В-29. Здесь, как считалось,

¹ ЦАМО, ф. 17 ИАП, оп. 539850с, д. 11, л. 113.

риск встречи с МиГами был невелик. Из прилегающих к Ялуцзяну районов «Суперфортрессы» были вытеснены истребителями 64-го корпуса еще весной, и сейчас работали по линиям снабжения и коммуникациям Северной Кореи, не залетая севернее реки Чхончхонган. Однако через три недели задачи В-29 изменились, и австралийцам вновь пришлось участвовать в воздушных боях.

ЭСКОРТ ДЛЯ «СВЕРХКРЕПОСТЕЙ»

К концу сентября 1951 г. «Аллея МиГов» стала слишком опасным местом для любых ударных самолетов ООН, если те не обеспечивались должным прикрытием F-86. Однако «Сейбров», как уже указывалось, катастрофически не хватало. Командиры 5-й ВА бомбардировали Вашингтон требованиями прислать в Корею второе авиакрыло F-86 или хотя бы провести перевооружение одного из существующих авиакрыльев с «Шутинг Старов» на «Сейбры». Генерал Фрэнк Ф.Эверест, вступивший в должность командира 5-й ВА 1 июня 1951 года, не был исключением. И когда в сентябре на его запрос на F-86 пришел очередной отказ, он отменил вылеты штурмовиков к Ялуцзяну, перенацелив их на районы от Чхончхонгана до Пхеньяна. Вслед за бомбардировочной МиГи 64-го корпуса вытеснили и истребительно-бомбардировочную авиацию ООН из зон своей ответственности.

Сам по себе, однако, этот факт не имел какого-либо решающего значения для боевых действий на Корейском полуострове. За пределами «Аллеи МиГов» авиация ООН по-прежнему безраздельно господствовала в воздухе, терроризируя противника на дорогах. Дневной переход по основным дорогам Северной Кореи был невозможен даже для одиночного грузовика, не говоря уже об автоколонне. Корейско-китайские войска, фактически отрезанные от своих тыловых частей, испытывали на фронте острейшую нужду в самом необходимом — свежих подкреплениях, оружии, боеприпасах, провианте, медикаментах. И солдаты не испытывали облегчения от того, что на этот раз автоколонна, которая везла им все необходимое, успела подойти к линии

фронта на десяток-другой километров ближе обычного прежде, чем штурмовики ООН разнесли ее в пыль.

Поэтому вытеснение ударных самолетов за Чхончхонган рассматривалось лишь как первый шаг 64-го ИАК и ОВА на пути к установлению господства в воздухе над всей территорией Северной Кореи. Из-за ограниченной дальности полета вылетами с баз в Маньчжурии МиГи могли прикрыть лишь районы севернее Чхончхонгана. Сейчас же появилась возможность построить передовые аэродромы на «отвоеванной» территории, с которых МиГи могли бы поставить «зонтик» над линиями снабжения КНА и НОАК почти до линии фронта. Более того, они могли бы обеспечить прикрытием китайские Ту-2 и северокорейские Ил-10, которые получили бы возможность вести штурмовку тыловых объектов противника. Подобных «прелестей» — врагов над головой — войска ООН не испытывали с июля 1950 года, когда ВВС КНА были разгромлены.

В начале октября разведывательные самолеты ООН начали привозить снимки, показывающие 18 почти готовых аэродромов. Наиболее совершенными из них могли стать три, способные принять реактивную технику, — Намси, Тхэчхон и Саамчан. Комплекс аэродромов немедленно стал целью № 1 для ДВ ВВС.

Для пилотов истребителей-бомбардировщиков задача по их уничтожению оказалась бы слишком тяжелой. Для надежного выведения аэродромов из строя требовался сосредоточенный налет крупных ударных сил, для прикрытия которых не было «Сейбров». Единственной силой, реально способной уничтожить аэродромы, оказались В-29.

Ради безопасности решено было бомбить аэродромы относительно небольшими силами В-29 ночью, используя навигационную радиосистему SHORAN¹. Однако в первых двух вылетах с SHORAN, проведенных 13 и 14 октября против аэродрома Саамчан, ни одна бомба не упала даже рядом с целью.

¹ SHORt RAnge Navigation system — радиосистема ближней навигации.

Вопрос с аэродромами требовал срочного решения. Штаб ДВ ВВС, не имея альтернативы, решился на крупномасштабные дневные налеты. Первый подобный вылет состоялся 18 октября. Бомбардировщики 98-й группы, целью которых был Тхэчхон, не встретились с истребителями сопровождения и отбомбились по запасной цели. В то же время 19-я группа нанесла удар Саамчану. 21 октября 98-я группа вновь получила целью Тхэчхон и вновь, разминувшись с прикрытием, атаковала запасную цель. Задача уничтожения Тхэчхона была переложена на плечи бомбардировщиков 19-й группы.

В этом вылете, состоявшемся на следующий день, 22 октября, 14 МиГ-15 18-го Гвардейского полка атаковали 9 В-29. Несмотря на непосредственное прикрытия из 24 F-84, ведущему группы 18-го ГвИАП гвардии подполковнику А.П. Сморчкову удалось сбить один «Суперфортресс». Согласно документам 64-го ИАК, в группы прикрытия района входили 8 «Метеоров», которые в бои не ввязывались. Следующий день, 23 октября 1951 г., вошел в историю как «Черный вторник», в который Бомбардировочное командование ДВ ВВС потеряло над целью или списало по возвращении не менее восьми В-29. В том вылете «Метеоры» патрулировали над Пхеньяном, а затем сопровождали поврежденные бомбардировщики до передовых южнокорейских баз Сувон и Кимпхо, где В-29 совершили аварийные посадки.



Пилоты 523-го ИАП, аэродром Мяогоу, ноябрь 1951 года. Крайний справа — командир АЭ капитан Григорий Охай

24 октября 8 В-29 из 98-й группы вылетели против железнодорожного моста у Сунчхона. Их вылет обеспечивался сильным нарядом истребителей — «Сейбры» 4-го авиакрыла выставили «заслон» у Ялуцзяна, 10 «Тандерджетов» 136-го авиакрыла осуществляли непосредственное сопровождение бомбардировщиков, 16 «Метеоров» обеспечивали прикрытие района.

В-29 были обнаружены радиотехнической станцией 64-го ИАК на рубеже Пхеньян — Нампхо, и в 15.06 начался подъем истребителей. В течение девяти минут на перехват ушли 16 МиГов 523-го, 20 МиГов 18-го Гвардейского и 18 МиГов 17-го полков. Под общим командованием подполковника Сморгцова полковые группы взяли курс на район Анджу—Кочхон. В воздухе командирам групп были поставлены задачи: 523-му ИАП связать боем «заслон», 17-му и 18-му прорываться к бомбардировщикам.

В 15.22 в районе Сунчхона 16 МиГов 523-го ИАП под командованием гвардии майора Д.П. Оськина вступили в бой с тремя десятками «Сейбров». К этому времени В-29 уже успели отбомбиться и начинали отходить из района в сторону Восточно-Корейского залива. Командир австралийской группы скуодрон-лидер Уилсон, поняв, что прорыв «заслона» неизбежен, направил половину «Метеоров» на помощь «Сейбрам», а сам с оставшимися продолжал сопровождение отходящих «Суперфортрессов».



Командир 523-го ИАП майор
Дмитрий Оськин

Два звена австралийцев повернули в сторону МиГов и приготовились к атаке. В это время пилоты «Сейбров», не прекращая боя с 523-м полком и пытаясь удержать прорвавшиеся МиГи 18-го ГвИАП, начали отход в сторону бомбардировщиков. В результате на «Метеоры» накатила карусель воздушного боя, в круговерти которой отличить МиГ-15 от F-86 было слишком сложно. Австралийцы, боясь открыть огонь по своим, замешкались...

...Гвардии майор Дмитрий Оськин, атаковав F-86 и выйдя из атаки вверх с разворотом влево, увидел перед собой звено «Метеоров» и с дистанции 700—650 метров открыл огонь. Его целью оказался самолет уоррент-офицера Филипа Хэмилтона-Фостера. Снаряды прошли топливные баки левого крыла, правый стабилизатор, повредили правый борт фюзеляжа и вывели из строя систему управления рулем высоты. Тяга левого двигателя резко упала. Как отмечалось в «Описаниях воздушных боев», «...Самолет «Метеор-4» задымил и с разворотом влево начал снижаться»¹.



Экипаж МиГ-15 бис бортовой № 351. В центре — командир экипажа гвардии майор Дмитрий Оськин

¹ ЦАМО, ф. 303 ИАД, оп. 539825с, д. 2, л. 282.

Несмотря на тяжелые повреждения, австралиец дотянул до Кимпхо на одном двигателе. Уже на глиссаде смолк и он, но пилот все же смог посадить «Метеор» на ВПП. За спасение самолета уоррент-офицер Филип Винсент Хэмилтон-Фостер был немедленно представлен к американскому «Кресту за Летные Заслуги»...

...Неожиданная атака майора Оськина вывела пилотов 77-й АЭ из замешательства, но к тому времени они уже не владели ситуацией и были вынуждены отчаянно уворачиваться от пушечных трасс МиГов. Впрочем, делали они это вполне успешно. Несмотря на то, что летчики 523-го ИАП получили на свои счета 3 «Метеора», единственным реальным уроном австралийской эскадрильи стал поврежденный самолет Хэмилтона-Фостера.

Тем временем 20 МиГов 18-го ГвИАП, догоняя «Суперфортрессы», на высоте 9 500 метров, последовали в юго-восточном направлении. В 15.35 в районе города Яндок летчики обнаружили группу В-29 под прикрытием «Метеоров», «Тандерджетов» и «Сейбров». Подполковник Сморчков решил силами 1-й эскадрильи сковать истребителей, 2-й и 3-й атаковать бомбардировщиков. Наперерез МиГам направились F-84 и F-86, а два звена «Метеоров», не обладавших достаточной скоростью, остались рядом с В-29.

В ходе боя 1-й АЭ с «Сейбрами» старший лейтенант Щукин получил от ведомого сообщение, что справа замечен одиночный «Метеор». Щукин доворотом сблизился с ним и с дистанции 350 метров дал две длинные очереди, в результате которых *«истребитель противника резким разворотом вправо ушел со снижением»*. Этот «Метеор» был сочтен сбитым.

Усилия истребителей ООН по прикрытию В-29 завершились лишь частичным успехом. Летчики 18-го ГвИАП успели провести только по одной атаке, в основном с больших дистанций, но гвардии подполковник А. П. Сморчков все же повредил один «Суперфортресс» столь серьезно, что тот совершил аварийную посадку на воду Вонсанской бухты. Дальнейшее преследование МиГи прекратили, поскольку бомбардировщики ушли за запретную для пересечения линию Пхеньян — Вонсан.

27 октября Бомбардировочное командование ДВ ВВС вновь направило В-29 в «Аллею МиГов». Девятка «Суперфортрессов» 19-й группы получила задачу уничтожить железнодорожный мост в районе Анджу. Их вылет, среди прочих, обеспечивали и 16 «Метеоров». Как и тремя днями ранее, австралийскую группу возглавил скуодрон-лидер Уилсон. Поскольку было известно, что МиГи избегают полетов над морем, маршрут группы построили так, чтобы бомбардировщики находились над водами Желтого моря как можно дольше и пересекли береговую черту лишь в непосредственной близости от цели.

В 10.02—10.04 для перехвата В-29 были подняты 22 МиГ-15 523-го полка. Группы 17-го и 18-го Гвардейского полков, по 20 истребителей каждая, получили задачу связать боем «заслон» и непосредственное сопровождение. Следует признать, что на этот раз истребителям ООИ удалось достаточно эффективно сковать силы МиГов, и бомбардировщики понесли относительно небольшой урон: 4 машины получили повреждения, и лишь одна из них — серьезные. С нашей стороны три МиГ-15 получили пробоины от огня «Тандерджетов».

Судя по описанию вылета, содержащемуся в документах 303-й ИАД, именно F-84 смогли втянуть МиГи в бой и отвлечь их от В-29. О «Метеорах» сообщается лишь то, что они входили в группу прикрытия бомбардировщиков, и по одному из них летчик 18-го ГвИАП гвардии капитан Шалев провел безрезультатную атаку с дистанции около 700 метров. Ни сбитых, ни поврежденных «Метеоров» на счета летчиков дивизии записано не было.

Но эта единственная атака капитана Шалева доставила немало неприятностей ведущему австралийцев. Самолет Д.Л. Уилсона получил попадание в район кабины, а сам пилот был серьезно ранен в правую руку. Уилсон вышел из боя и взял курс на Кимпхо. Превозмогая боль, он довел машину до аэродрома и произвел посадку. Он смог затормозить «Метеор», но сил уже не осталось даже на то, чтобы съехать на рулежную дорожку. Дальневосточные ВВС США немед-

ленно представили скуодрон-лидера Д.Л. «Дика» Уилсона к «Кресту за Летные Заслуги».

В тот день Бомбардировочное командование последний раз посылало «Суперфортрессы» в «Аллею МиГов» в светлое время суток. Из-за высоких потерь, понесенных с 22 по 27 октября, все операции В-29 в «МиГоопасном» районе Синыйджу—Анджу были перенесены на ночь. Нужда в их сопровождении и прикрытии от северокорейских истребителей отпала, и «Метеоры» вернулись к боевому патрулированию южнее Чхончхонгана.

ПОРАЖЕНИЕ

В первый день ноября 1951 г. 77-я эскадрилья была отмечена благодарностью президента Республики Корея Ли Сын Мана. Однако персонал эскадрильи понимал, что упоминавшиеся в благодарности боевые заслуги относились в основном к периоду работы на «Мустангах». Сейчас же роль австралийцев в воздушной войне неуклонно снижалась. Те «заслоны» у Пхеньяна, что ставились пилотами эскадрильи, не претендовали на задачи первостепенной значимости. Основную работу по сдерживанию МиГов на их маньчжурских базах выполняли «Сейбры» 4-го авиакрыла, патрулировавшие у Ялуцзяна.

Тем не менее в первую неделю ноября «Метеорам» довелось участвовать в нескольких стычках с МиГ-15, в которых ни один самолет не был потерян. Первый раз это произошло 2-го числа. В тот день гвардии капитан Николай Бабонин из 18-го ГвИАП получил на свой счет победу над «Метеором».

На следующий день авиация ООН наносила удары по целям в районах Анджу—Сунчхон. В 14.49—14.56 303-я дивизия подняла на перехват истребители 17-го и 523-го полков. 22 МиГа 523-го ИАП под командованием капитана Охая были назначены ударной группой. На высоте 7000 метров они последовали в район Анджу, за ними на удалении 2—3 км и на 2 000 метров выше пошли прикрывающие их 20 МиГ-15 17-го ИАП...

...В тот день 77-я эскадрилья получила задачу прикрыть действия штурмовиков патрулированием над районом Сукчон—Сунчхон. Когда в 15.11 к этому району подошла группа капитана Охая, «Метеоры», согласно документам 303-й дивизии, наносили штурмовой удар по авто- и железнодорожным перевозкам. Для истребителей ООН такая практика — «свободная охота» за целями на земле при отсутствии противника в небе — была обычной. Вероятно, ведущий австралийской группы счел, что появление МиГов маловероятно, и перешел к штурмовке.

Капитан Охай решил атаковать «Метеоры» силами 2-й и 3-й эскадрилий, оставив 1-ю АЭ в прикрытии. Первой его целью стало звено противника, шедшее впереди на удалении около пяти километров и ниже. Когда дистанция сократилась до километра, австралийцы заметили его и начали разворот. Охай открыл огонь, но дальность была слишком велика, и атака завершилась ничем. Выходя из атаки, он заметил ниже себя еще 16 «Метеоров», идущих в «колонне» восьмеркой. Сделав над ними круг, капитан Охай с полукilометровой дистанции атаковал «Метеор» крайней пары. Тот левым нисходящим разворотом вышел из-под огня. Затем Охай увидел ниже себя другую австралийскую пару, которая пыталась уйти к морю. *«...Капитан ОХАЙ левым разворотом со снижением стал сближаться на попутных курсах с парой Глостер «Метеор»-4 и атаковал их сзади под ракурсом 0/4. Огонь вел с дистанции 430—320 м, самолет задымил и со снижением пошел вниз»¹.*

Победа над этим «Метеором» была записана на боевой счет Г.У. Охая, однако реально самолет не был сбит. Один снаряд прошел двигатель «Метеора» навывлет, тот остановился, но пилот сержант Эрнест Д. Армитт все же благополучно привел машину на Кимпхо.

К концу боя еще один австралийский самолет, вышедший из-под атаки снижением в сторону моря, был ошибочно сочтен «пораженным». Все МиГи вернулись на базу. В тот день, 3 ноября 1951 г., пилоты 77-й эскадрильи Королевских Австралийских Воздушных Сил и 303-й истреби-

¹ ЦАМО, ф. 303 ИАД, оп. 539825с, д. 3, л. 70.

тельной авиационной Смоленской Краснознаменной ордена Суворова II степени дивизии встречались в бою последний раз.

Конечно, описанный бой не оставил какого-либо следа ни в биографиях 303-й ИАД или 77-й АЭ, ни в истории воздушной войны над Кореей. Но он хорошо иллюстрирует философское понятие о единстве и борьбе противоположностей, или, говоря проще, понятие о палке как объекте с двумя концами.

Не обнаружив МиГов в воздухе, австралийцы перешли к действиям по земле. За этим занятием они не сразу заметили появление противника и приняли бой в невыгодных условиях, не имея в запасе ни высоты, ни скорости. С другой стороны, это была первая встреча «Метеоров» и МиГ-15 на малых высотах, где первые имели превосходство в горизонтальных маневрах. Этот факт и позволил 77-й эскадрилье отделаться в тот день лишь одним поврежденным самолетом. Как знать, был бы результат боя таким же, начнись он на обычной для патрулирования большой высоте?

Следующая победа над «Метеором» была записана 7 ноября на счет летчика 176-го ГвИАП 324-й ИАД гвардии капитана Петра Милаушкина. Его жертвой стал самолет пилот-офицера Дональда М. Робертсона. Попав «на мушку» капитану Милаушкину, «Метеор» получил повреждения гидравлической системы и системы наддува кабины. Пилоту тем не менее удалось довести машину до Кимпхо и посадить ее на грунт «на брюхо».

Через три дня, 11 ноября 1951 г., удача отвернулась от Д.М. Робертсона. В ходе патрулирования при перестроении он столкнулся с самолетом флайт-лейтенанта Колина А. Блиса. Вероятно, при ударе Робертсон потерял сознание или погиб. Пилоты группы видели, как его «Метеор» крутой спиралью падал до высоты около 5 500 метров, а затем рассыпался в воздухе. Флайт-лейтенант Блис повел едва держащуюся в воздухе машину на Кимпхо, но, не дотянув до базы всего 15 км, был вынужден катапультироваться. Неуправляемый самолет рухнул на рисовое поле, похоронив под своими обломками случайно оказавшегося там корейского мальчика.

В ноябре Дальневосточные ВВС, желая использовать «Метеоры» с максимальной пользой, нашли для них две новых роли. С самого начала войны пилоты ООН, находясь вблизи Ялуцзяна, сталкивались с неудовлетворительной связью с наземными станциями наблюдения. Причины тому были разные — от атмосферных помех до сложного горного рельефа, блокирующего прохождение радиосигналов. Для улучшения связи решено было «подвешивать» в районе Пхеньяна пару самолетов-ретрансляторов. Первоначально в этой роли выступали «Сейбры», в ноябре их сменили «Метеоры».

Вторым применением «Метеоров» стала встреча на подступах к Кимпхо поврежденных самолетов с отказавшим оборудованием. Для этого выделялась пара «Метеоров», которая поднималась на встречу с терпящим бедствие самолетом, пристраивалась к нему и сообщала его пилоту всю необходимую информацию о высоте, скорости полета и т.д.

Обе задачи были, безусловно, важными и нужными, но австралийцы рвались в бой, и их по-прежнему отправляли на патрулирование к Чхончхонгану. Конец подобным «заслонам» положил первый день зимы.

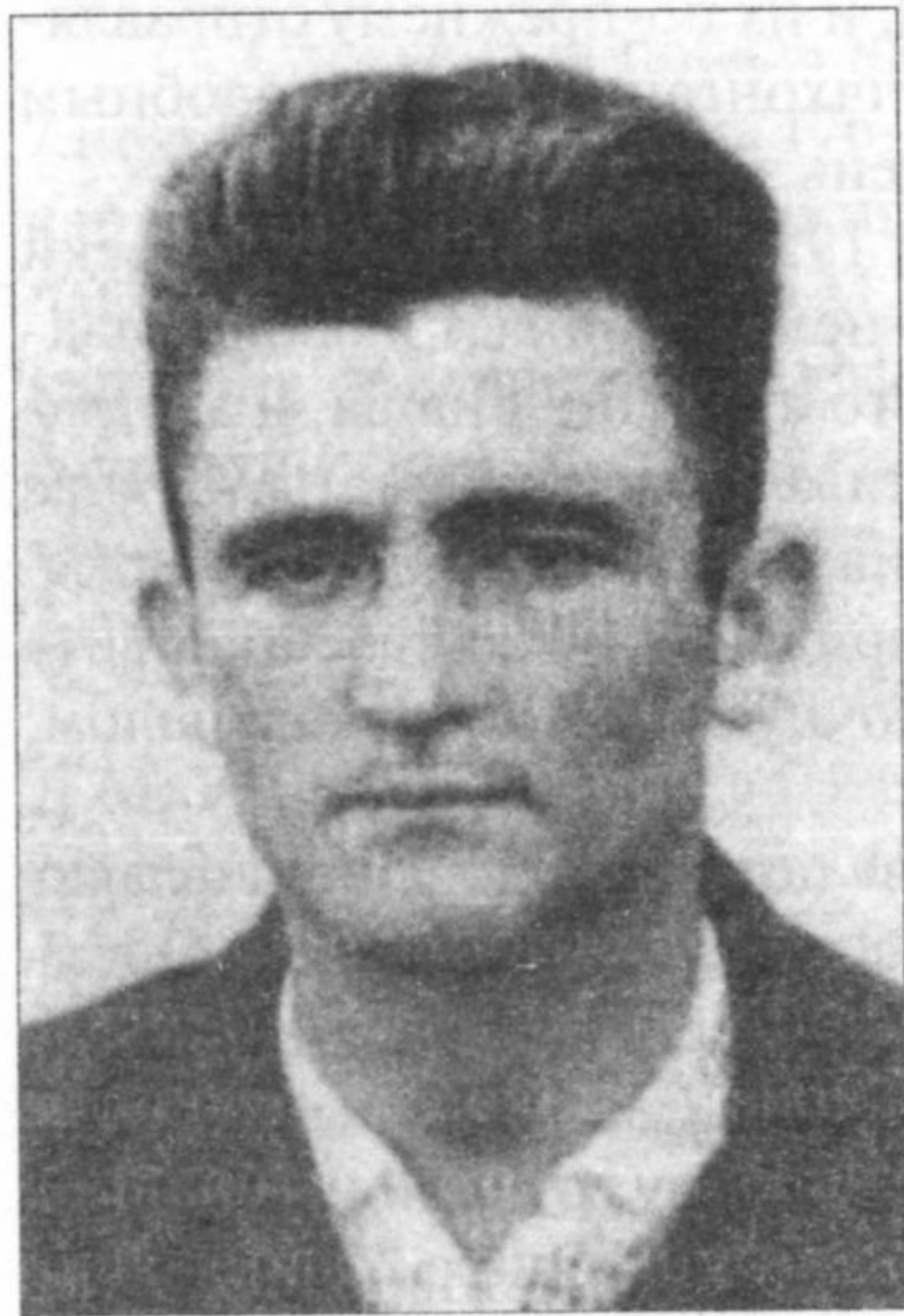
О бое утром 1 декабря 1951 г. слышал практически каждый ветеран 64-го ИАК, о нем упоминает любой западный историк. Но до настоящего времени и наша, и австралийская сторона неверно оценивали его результаты. Сейчас мы располагаем двумя описаниями, содержащимися в документах 64-го ИАК и 77-й эскадрильи, и можем восстановить картину боя — возможно, неточную в деталях, но в целом, надеемся, верную.

В то утро 14 «Метеоров» под командованием флайт-лейтенанта Джеффри Торнтон, имевшего позывной «Эйбл-1», вылетели на постановку истребительного «заслона». Одна пара австралийцев осталась над Пхеньяном для ретрансляции радиопереговоров между группой и наземными постами, оставшиеся три звена — «Эйбл», «Бейкер» и «Чарли» — взяли курс на Ялуцзян...

...В 9.25 радиотехнические станции 64-го корпуса обнаружили более ста самолетов противника, идущих в семи



Командир 176-го ГвИАП полковник
Сергей Вишняков



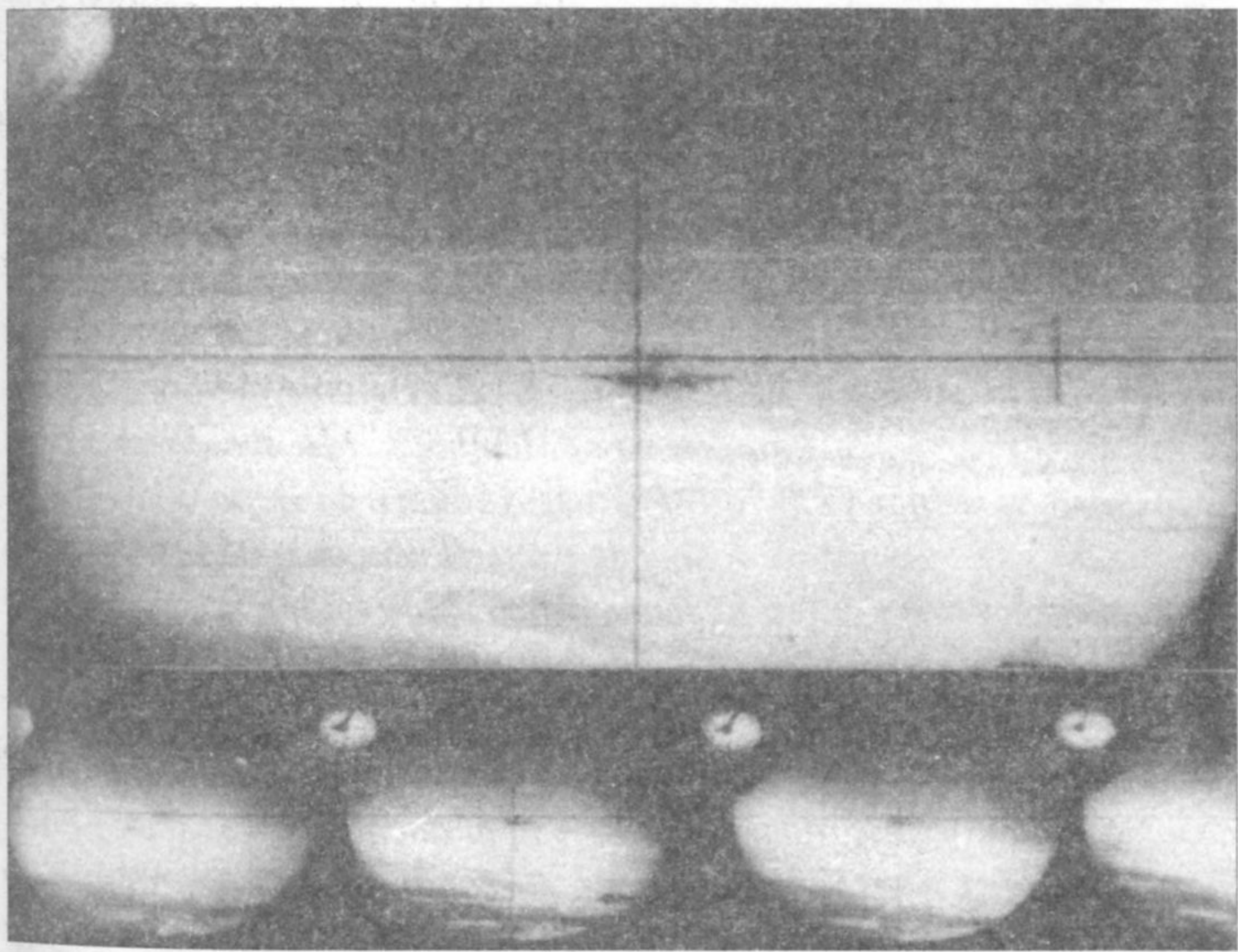
Командир 2-й АЭ 176-го ГвИАП
капитан Сергей Крамаренко

группах. Предположительно, целью налета был район островов Дайвато и Синбито. Поскольку существовала серьезная угроза выхода противника с моря в район Аньдунского аэроузла, то в 9.44 для ее нейтрализации в воздух были подняты истребители 176-го гвардейского полка. Группой из 20 МиГ-15 командовал гвардии полковник С.Ф. Вишняков.

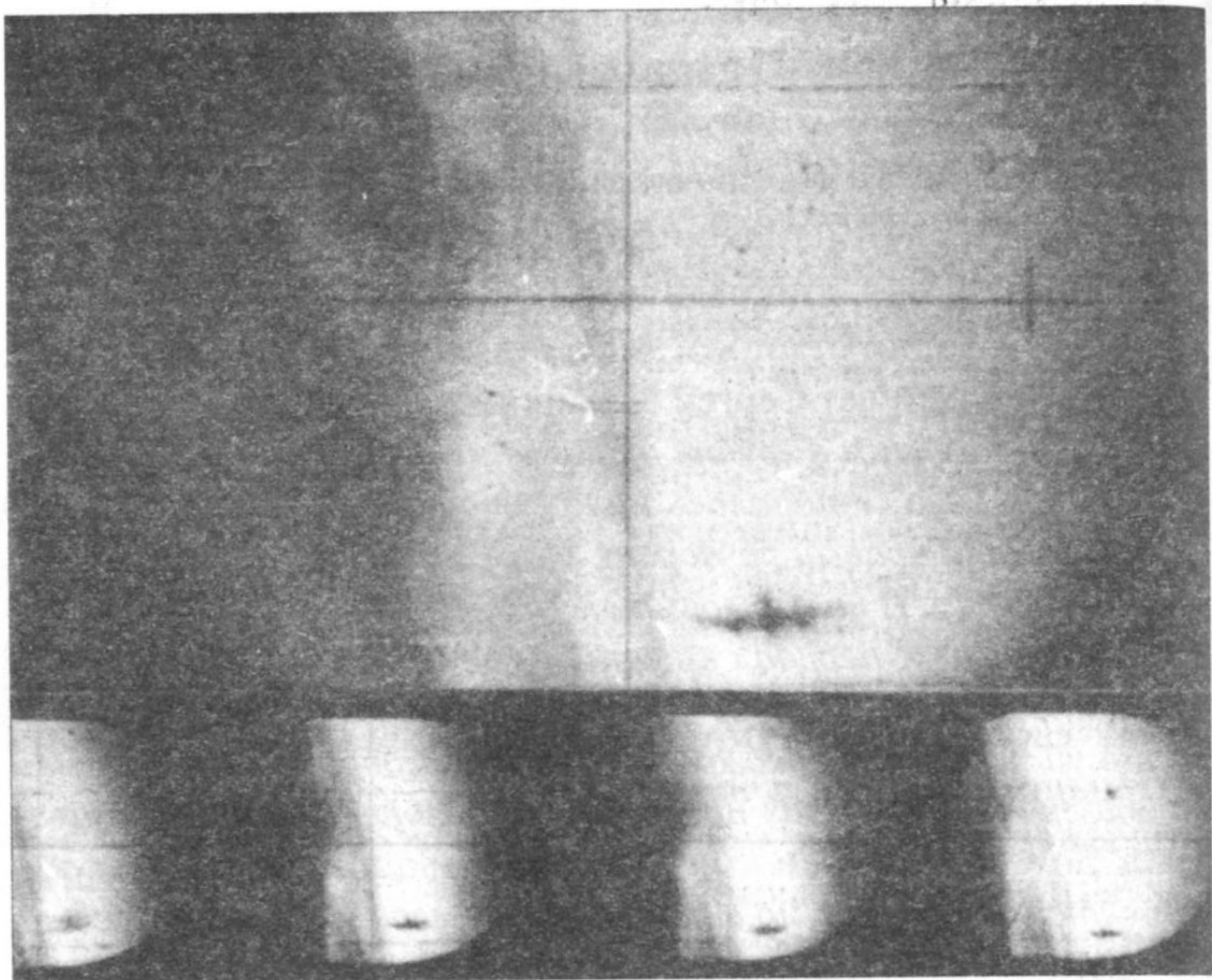
МиГи Вишнякова пробыли в воздухе лишь пять минут, когда с КП ИАК поступила информация о только что обнаруженной на удалении около двухсот километров группе из 16 самолетов противника, идущих курсом на Аньдун на высоте 7000 метров. Летчикам 176-го полка поставили задачу перехватить эту группу в районе Анджу. МиГи разбились на ударную группу, которой командовал Вишняков, и группу прикрытия под командованием гвардии капитана Крамаренко. В районе Сунчхона летчики обнаружили самолеты противника, оказавшиеся «Метеорами». Заметив МиГи, австралийцы построились в боевой порядок «фронт звеньев», возможно, наме-

реваясь в дальнейшем встать в оборонительный круг. Всего летчики 176-го ГвИАП насчитали четыре звена по четыре самолета. Оценив обстановку, полковник Вишняков решил нанести удар всем составом, атаковав сразу оба фланга противника. Первой нападению подверглась крайняя правая пара «Метеоров», атаковал которую капитан Крамаренко с ведомым гвардии старшим лейтенантом И.Н. Гулым.

Вспоминает Сергей Макарович Крамаренко: «...Я шел слева замыкающим в группе прикрытия. Слева увидел противника — до него оставалось километров пять-десять. Наша группа начала правый разворот. Развернувшись, со снижением пошли в атаку. И получилось так, что австралийцы подставили нам хвост. Я передал команду: «Атакуем». Сближаемся с задним звеном «Глостер-Метеоров». Командую ведомому: «Атакуй правого, я левого». Открываю огонь и вижу: разрывы «пляшут» по самолету противника, загорелся правый двигатель. Боковым зрением замечаю, как у ведомого «Метеора» отлетает хвост — это мой напарник снес его пушечной очередью.



Кадр ФКП С. Крамаренко, 1 декабря 1951 г. Стрельба по первому «Метеору»



Кадр ФКП С. Крамаренко, 1 декабря 1951 г. Стрельба по второму «Метеору»

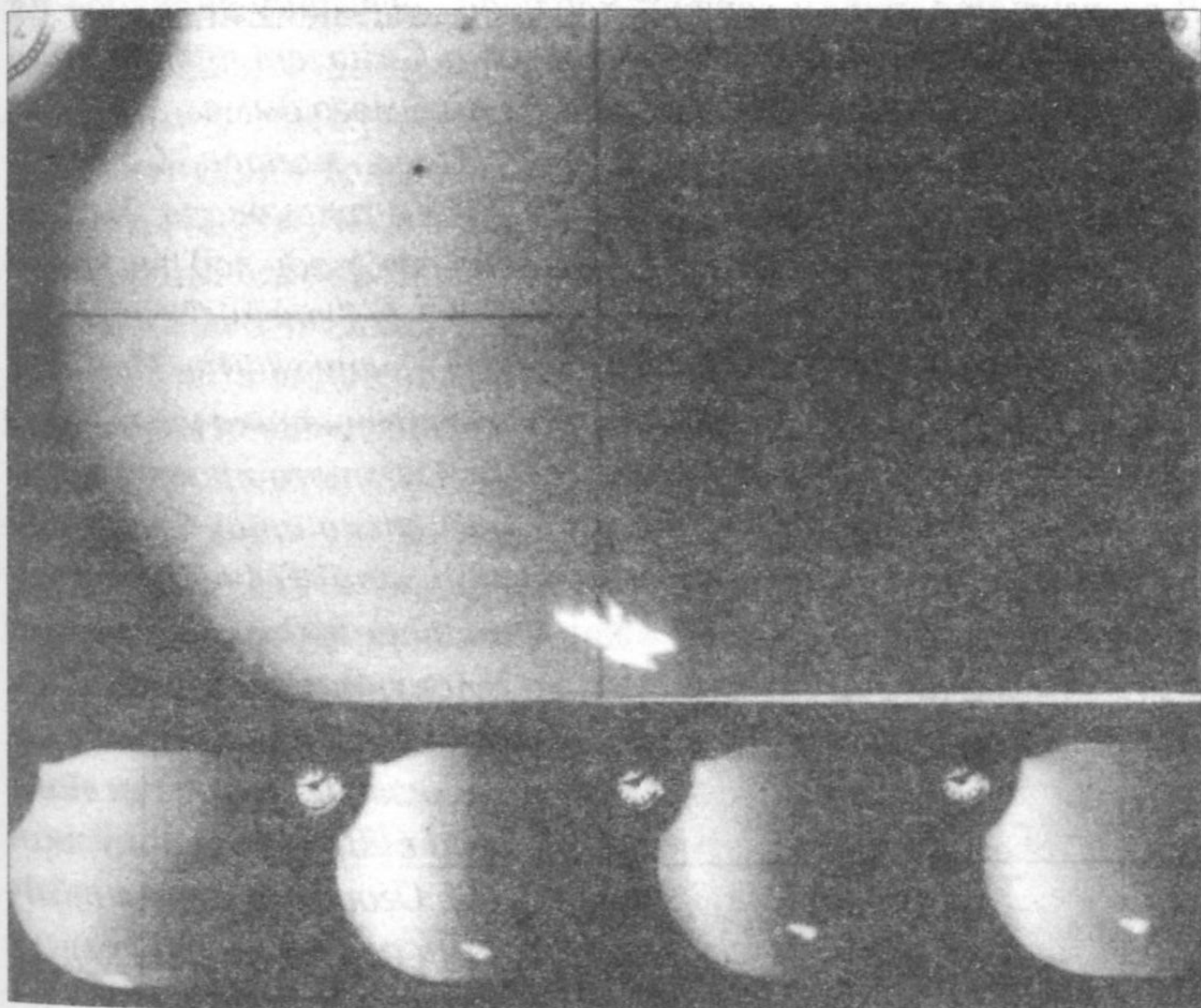
Проскакиваем над падающими самолетами и круто лезем вверх. Осматриваемся. Кругом идет бой. Наши МиГи гоняют «Глостеров», стреляют по ним. Растерявшись, австралийцы рассеялись и поодиночке уходят. Из 16 «Глостеров» осталось штук 8. Вижу выходящий из боя «Метеор». Мы его догоняем и атакуем. Заметив нас, австралиец входит в разворот, но почему-то разворачивается довольно вяло. Я успеваю обрмить его прицельным кольцом и открыть огонь. Мои снаряды рвутся на плоскостях «Метеора», его пилот выпрыгивает из кабины. Ухожу вверх, осматриваюсь. Самолет противника упал, летчик болтается под куполом парашюта. Замечаю еще один «Метеор». Наши уже уходят домой, этот австралиец тоже спешит к своим. Боекомплект у меня почти на исходе, поэтому команду ведомому: «Атакуй!» Он заходит в атаку, но из-за большой скорости проскакивает мимо «Метеора». Решаю: «Пускай летит к своим, расскажет о бое. С меня же достаточно и двоих». Разворачиваемся и берем курс на аэродром...»

В то время, как пара Крамаренко атаковала правый фланг, «... пара полковника **ВИШНЯКОВА** атаковала вторую пару от левого края. Огонь вел **ВИШНЯКОВ** по одному «Глостеру» с дистанции 600—500 м под ракурсом 1/4. Летчик наблюдал попадания снарядов по атакованному им самолету.

Пара капитана **МИЛАУШКИНА** атаковала третью пару от левого края. Огонь вел капитан **МИЛАУШКИН** по ведомому



Капитан Петр Милаушкин



Кадр ФКП П. Милаушкина, 1 декабря 1951 г.

самолету сзади с дистанции 400—350 м под ракурсом 2/4. Летчик наблюдал попадания снарядов в фюзеляж. Попадания наблюдал и его ведомый ст. лейтенант КИРИЧЕНКО. После этого атаковал еще 2 самолета сверху слева под ракурсом 2/4 с дистанции 400 м. Результатов атаки не наблюдал.

Пара ст. лейтенанта НИКУЛИНА атаковала ведущего третьей пары. Огонь вел с дистанции 600—300 м под ракурсом 2/4. Результатов атаки не наблюдал.

Звено капитана ВАСЬКО атаковало 2 «Глостера». Огонь вел капитан ВАСЬКО по ведущему пары с дистанции 500—400 м под ракурсом 2/4. Летчик наблюдал попадания в фюзеляж самолета противника, который перевернулся и начал падать.

При выходе из первой атаки капитан ВАСЬКО справа ниже заметил 2 «Глостера» и атаковал их. Атаку произвел по ведомому пары, который энергичным маневром ушел под ведущего, после чего доворотом капитан ВАСЬКО атаковал ведущего пары. Огонь вел с дистанции 400 м под ракурсом 1/4. В результате атаки летчик наблюдал вспышку снарядов на фюзеляже атакованного им самолета. Самолет противника перевернулся и стал падать со шлейфом белого дыма.



Майор Серафим Субботин

Пара майора СУББОТИНА атаковала 2 «Глостера» сзади под ракурсом 0/4—1/4 снизу. Огонь вел с дистанции 800 м. Самолеты противника ушли вниз. После этого произвел еще несколько атак сзади под ракурсом 1/4—2/4 с дистанции 800 м. Последнюю атаку произвел по 2 «Глостерам», атаковав ведущего этой пары с дистанции 600 м под ракурсом 1/4. Огонь вел тремя средними очередями. В результате наблюдал попадания снарядов в фюзеляж и кабину. Самолет противни-

ка задымил, взмыл вверх, свалился на крыло, после чего начал падать.

Его ведомый ст. лейтенант ГОЛОВАЧЕВ огонь вел по ведомому самолету с дистанции 400—350 м под ракурсом 0/4. Летчик ГОЛОВАЧЕВ и ведущий СУББОТИН наблюдали попадания снарядов в самолет противника.

Пара ст. лейтенанта РОДИОНОВА атаковала 2 «Глостер-Метеор-IV», уходящих из боя с набором высоты. Огонь вел РОДИОНОВ по ведущему сзади снизу под ракурсом 1/4 с дистанции 800 м. Результатов не наблюдал. После выхода из атаки левым боевым разворотом ведомый ст. лейтенант ЗУБАКИН атаковал 2 «Глостер-Метеор-IV». Огонь вел по ведущему сзади снизу под ракурсом 2/4 с дистанции 600—650 м. Наблюдал разрывы на левой плоскости. Самолет перевернулся на спину.

Воздушный бой продолжался в течение 9 минут. Всего стреляло 16 летчиков. Противнику нанесено крупное поражение. По докладам летчиков и в результате дешифрирования ФП нашими летчиками сбито 10 самолетов противника...»¹

Впоследствии число побед над «Метеорами» уменьшили с десяти до девяти, но тем не менее и эта цифра по сравнению с реальными потерями австралийцев оказалась завышенной в три раза. Из вылета 1 декабря не вернулись три «Метеора», их пилоты сержанты Брюс Томпсон и Вэнс Драммонд катапультировались и были взяты в плен, а флайт-сержант Эрнест Армит погиб. По воле судьбы, Томпсон и Драммонд, пройдя через войну в Корее, уже в мирное время погибли в летных катастрофах. Первый разбился на «Сейбре» 9 июля 1955 г., второй — на «Мираже» ИЮ 17 мая 1967 г.

Все МиГи вернулись на Аньдун. И, хотя в нашем архивном описании ни разу даже не упоминается о том, что кто-либо из летчиков 176-го полка подвергался атаке со стороны «Метеоров», пережившие встречу с МиГаами австралийские пилоты заявили об уничтожении в бою двух самолетов противника. Из послеполетного рапорта 77-й эскадрильи:

«...Звенья «Эйбл», «Бейкер» и «Чарли» шли курсом 070 градусов на высоте 19 000 футов (5790 м). Впереди находи-

¹ ЦАМО, ф. 176 ГвИАП, оп. 539888с, д. 2, л. 221, 222.

лось около сорока МиГов. Два атаковали «Чарли-3» и «4» с шести часов, в то же время еще два подошли сзади к звену «Бейкер». «Эйбл-1» выходил из-под атаки разворотом, затем повернул на пару МиГов и открыл огонь без видимых результатов. «Эйбл-3» выходил из-под атаки вместе с «Эйбл-1» и наблюдал один «Метеор» из звена «Чарли», идущий в крутом правом развороте со шлейфом топлива. «Эйбл-3», по-прежнему находясь в правом развороте, уменьшил его крутизну, и два МиГа, атаковавшие звено «Чарли», ушли вперед вверх.

«Эйбл-3» оставил «Эйбл-1» и последовал за этими МиГаами в левом развороте на удалении 800 ярдов (730 м), дал двухсекундную очередь без видимых результатов. МиГи уменьшили радиус разворота, но «Эйбл-3» вошел внутрь их траектории, сблизился на дистанцию 500 ярдов (455 м) и дал очередь длительностью пять секунд, наблюдая попадания в хвостовую часть фюзеляжа и корневую часть правого крыла. МиГ ушел вверх и влево со шлейфом топлива. «Эйбл-3» прекратил атаку, поскольку еще два МиГа вышли ему в хвост. После двух схождения на лобовых с этой парой МиГов, «Эйбл-3» разворотом вправо пошел на два других МиГа, приближавшихся с девяти часов. «Эйбл-3» повернул влево, дал короткую очередь, без результатов, и МиГи вышли из-под атаки.

Затем «Эйбл-3» и «4» оказались одни. Потом «Эйбл-3» заметил горящий самолет, который ушел вниз и врезался в вершину сопки. Затем был обнаружен одиночный МиГ на удалении примерно 2 000 ярдов (1830 м) впереди и на 4000 (1220 м) или 5000 футов (1525 м) ниже; «Эйбл-3» в пикировании до высоты 14 000 футов (4265 м) сблизился с ним на дистанцию 1200 ярдов (1095 м). МиГ повернул влево и пошел горизонтально на высоте 14 000 футов, а затем взял курс на север и начал набирать высоту. «Эйбл-3» держался за ним в течение пяти секунд и дал одну короткую очередь. МиГ выполнил левую «бочку», выровнялся и ушел. «Эйбл-3» увидел, как еще один самолет упал на землю горящим.

«Бейкер-1» выходил из-под атаки отворотом вслед за «Эйбл-3», но был атакован двумя МиГаами сзади; он отвернул на юг и ушел в сторону солнца с набором высоты до 27 000 футов (8230 м). МиГи прекратили атаку. «Бейкер-2» сообщил, что он оторвался от «Бейкера-1». «Бейкер-1» наблюдал падение горящего самолета с высоты 24 000 футов (7315 м), а также заме-

тил два «Метеора» в крутом развороте, преследуемые двумя МиГами на дистанции примерно 200—300 ярдов (180—275 м).

«Бейкер-1» пошел в атаку, но сам был атакован МиГами и ушел вниз на высоту 10 000 футов (3050 м). Один МиГ, пикируя и ведя огонь, последовал за ним, а затем ушел. После выхода из-под атаки «Бейкер-1» наблюдал один МиГ, уходящий вверх с шлейфом топлива». «Эйбл-1» провел радиопроверку состава; ответила вся эскадрилья, за исключением «Бейкера-2». «Бейкер-2» дважды вызывал его, получив ответ на второй вызов. «Бейкер-1» набрал высоту 30 000 футов (9050 м) и начал отход из района. «Бейкер-3» увидел самолет, принятый им за «Метеор», идущий зигзагами вниз с черным дымом. Это было примерно за три минуты до проверки. Наблюдаемый самолет взорвался на высоте около 12 000 футов (3655 м) и разбился. «Бейкер-4» наблюдал шлейф топлива за одним из самолетов звена «Чарли» после выхода из-под первой атаки. Он также наблюдал два горящих падающих самолета до радиопроверки.

«Чарли-3» сообщил об атаке МиГов, и «Чарли-1» дал команду на отворот вправо. «Чарли-3» и «4», по наблюдениям, запоздали с выполнением отворота, больше их не видели. «Чарли-1» и «2» были атакованы слева сверху двумя МиГами. В ходе атаки «Чарли-2» получил повреждения. «Чарли-1» вышел в хвост двум МиГам и с дистанции 3000 ярдов (2730 м) открыл безрезультатный огонь по правому самолету.

Затем два МиГа атаковали справа сверху. «Чарли-1» вышел из-под удара и наблюдал два «Метеора», атакуемых двумя МиГами сзади с близкой дистанции в крутом вираже. Он пошел в атаку, но сам был атакован другими МиГами; уходя от них, он с семью МиГами оказался примерно в пяти милях севернее своего звена. Он на предельной скорости пикировал до высоты 7500 (2285 м) футов, на высоте 6000 (1830 м) футов вывел самолет в горизонтальный полет. МиГи, ведя огонь, преследовали его до высоты 7000 футов (2135 м). «Бейкер-1» вышел из боя один. Задолго до радиопроверки он видел на земле два очага пожара в районе с переданными сверху координатами мест падения.

На радиопроверке «Чарли-4» сообщил, что он теряет топливо и что электрика самолета не работает. В ходе выполнения второго выхода из-под атаки «Чарли-2» получил повреждения и падал до высоты 12 500 футов (3810 м), где перевел са-

молет в горизонтальный полет — при этом альтиметр, указатель воздушной скорости и махметр показывали ноль. До радиопроверки он видел падающий двумя горящими частями самолет, который разбился на сопке севернее Пхеньяна. Он также наблюдал дым на земле в нескольких милях севернее этого места падения. Затем один МиГ атаковал его на высоте 10 000 футов (3050 м). Он ушел разворотом влево, и МиГ не продолжил атаку.

Два МиГа заявлены уничтоженными: один «Эйблом-3», другой — всей эскадрильей. Три «Метеора» не вернулись на базу — «Бейкер-2», «Чарли-3» и «Чарли-4»¹.

Как наше, так и австралийское описание боя неплохо показывают сумятицу и неразбериху, характерную для большинства воздушных боев.

Тем не менее, основываясь на них, мы можем предположить, что события развивались следующим образом. Группа капитана Крамаренко, атаковав замыкающее звено «Чарли», сразу сбила запоздавшего с отворотом «Чарли-3» (сержанта Армитта) и повредила самолет «Чарли-4» (сержанта Драммонда). Драммонд ввел теряющий топливо «Метеор» в вираж и был добит. Далее австралийцы наблюдали один, а чуть позже и другой горящий самолет. Вероятно, «Чарли-2» видел одного из них, развалившегося в падении надвое и образовавшего впоследствии на земле два очага пожара, замеченных «Бейкером-1». Судя по австралийскому описанию, ни один из этих падающих горящих самолетов не был надежно идентифицирован. Далее в процессе боя был сбит сержант Томпсон («Бейкер-2»).

На разборе полета австралийские летчики сделали вывод, что два горящих самолета были МиГаами, поскольку полагали, что при радиопроверке, проведенной Торнтоном минутами позже, вышли на связь все пилоты группы. На наш взгляд, именно здесь кроется ошибка (или подтасовка) австралийцев — реально либо ко времени проверки Армитт и Драммонд уже были сбиты, либо проверка была произведена сразу же после обнаружения «впереди около сорока МиГов», еще до их первой атаки. (Переключка перед дракой выглядит куда логичнее, чем уже в процессе махания кулаками.)

¹ «Korean War Aces», стр. 35—37.

Интересно, что у западных исследователей нет единого мнения по поводу того, как командование 77-й эскадрильи отнеслось к заявке на две победы над МиГами. Согласно одним, оба были признаны сбитыми — один лично Брюсом Джогерли («Эйбл-3»), второй всей группой. Другие утверждают, что подтвержденную победу одержал только Джогерли, второй же МиГ был «предположительно сбит» или поврежден. Ближе других к истине оказался австралийский историк Роберт О'Нейл, создатель фундаментального труда «Австралия в Корейской войне 1950—1953 годов»¹. Во втором томе, исключительно подробно и компетентно описывающем боевую работу частей Австралийских ВВС, он пишет, что 1 декабря 1951 года один МиГ-15 был засчитан сбитым, второй поврежденным, но при этом *первая и единственная достоверно подтвержденная победа* австралийского пилота над МиГом состоялась полугодом позже.

Что касается нашего трехкратного завышения побед в том бою, то, очевидно, ошибка летчиков 176-го ГвИАП (как и многих до них) состояла в том, что почти все атакованные ими «Метеоры» они сочли сбитыми, в то время как большинство из них лишь уходило из-под атаки нисходящими маневрами.

Тем не менее наше командование не ошиблось, назвав бой 1 декабря «крупным поражением противника». По оценкам западных обозревателей, в тот день вопрос о «Метеоре» как о «компетентном истребителе» был окончательно закрыт. По словам Джорджа Оджерса, *«...дальнейшее использование «Метеоров» в качестве истребителей-перехватчиков было бы безумием. Пилоты эскадрильи отдавали все силы для победы, но их самолеты были плохи»*².

* * *

В день разгрома австралийцев с авиабазы Сувон свой первый боевой вылет выполнили «Сейбры» 51-го авиакрыла. В состав 51-го ИАКр входили 16-я и 25-я эскадрильи, которые до ноября работали на F-80. 6 ноября командование

¹ «Australia in the Korean war 1950—1953».

² «Royal Australian Air Force: an illustrated history», стр. 151.

авиакрылом принял офицер штаба 4-й авиагруппы, прославленный ас Второй мировой полковник Фрэнсис С. Габрески. Вместе с ним на командные должности крыла и эскадрилий перешли многие опытные пилоты 4-го ИАКр. До конца месяца 51-е ИАКр готовилось к боям. Все F-80 были переданы в 8-ю истребительно-бомбардировочную группу. Пилоты, чей счет был близок к ста боевым вылетам, также перешли в другие части или отправились домой. Остальные переучились на F-86.

4-я авиагруппа встретила зиму полным составом трех эскадрилий — в середине ноября на Кимпхо с японской авиабазы Джонсон прибыла 335-я АЭ. Таким образом, к декабрю 1951 г. на базах Кореи находились 127 F-86 в составе пяти эскадрилий, еще 38 «Сейбров» стояли в резерве в Японии. Истребительная группировка ООН увеличилась втрое.

Ведение войны у Ялуцзяна решено было оставить «Сейбрам», а «Метеорам» найти другую работу. Австралийские пилоты бодрились, выказывали страстное желание драться, но эскадрилье объективно требовался отдых. Полтора года она почти непрерывно вела боевые действия, и к исходу 1951 г. каждый четвертый ее пилот был убит или пленен...

НОВАЯ РОЛЬ

Осенью 1951 года все активнее начали действовать МиГи из состава ОВА. Китайские летчики были плохо обучены, но имели перед нашими одно преимущество. Они участвовали в войне открыто под видом добровольцев, поэтому вероятность возникновения международного скандала при пленении китайца войсками ООН была не столь высока, как если бы в плен попал советский летчик. К слову сказать, в то время коммунистический Китай вообще не был признан в ООН. Для пилотов китайско-корейской ОВА не существовало запретных рубежей, они могли летать и над морем, и южнее линии Пхеньян — Вонсан. Очевидно, они пользовались этой возможностью, поскольку в конце осени — начале зимы 1951 г. пилоты Дальневосточных ВВС стали встречать МиГи южнее Пхеньяна, идущие на недостижимом для само-

летов ООН потолке. Более того, отдельные наблюдатели сообщали о МиГах над Сеулом!

Подобные сомнительные наблюдения имеют место на любой войне, и Корейская не стала исключением. Многие ветераны 64-го корпуса утверждают, что самолеты ООН были повально камуфлированы, в то время как реально в опытном порядке были окрашены в оливково-зеленый цвет лишь два RF-80, три F-86 и самолеты наблюдения. С «Сейбров», кстати, краску вскоре пришлось смыть, так как она «съела» почти 35 км/ч скорости. В свою очередь, некоторые американские пилоты «наблюдали» МиГи с опознавательными знаками почти всех стран соцлагеря и даже с красными крестами, а в их кабинах они умудрились углядеть... *рыжеволосых и рыжеусых пилотов!* Более того, трижды они сообщали о краснозвездных «Сейбрах» в рядах коммунистов! Вероятно, и МиГи над южнокорейской столицей были байкой того же пошиба. Однако сообщение об истребителях противника вблизи передовых авиабаз ООН вызвало беспокойство, и Дальневосточные ВВС решили организовать дежурства на случай нападения.

Когда 77-ю эскадрилью вывели из боев, то, до нахождения лучшего применения, возложили на нее задачи по обороне аэродромов Кимпхо и Сувон. Пилоты, рвавшиеся в бой, восприняли известие с огорчением. Потянулись дни, заполненные томительным ожиданием вылета на перехват. На аэродромы, однако, никто не посягал, и «Метеоры» поднимались в воздух лишь в учебных целях. Подобные вылеты, кстати, показали, что в случае реального нападения решить задачи ПВО все равно не удалось бы. В условиях очень морозной влажной зимы для предотвращения обледенения крыльев и фонарей кабин их покрывали чехлами. Чехлы замерзали, и при получении команды на взлет техникам стоило много сил и времени содрать их с самолетов.

Вообще, зима доставила немало хлопот. При выполнении работ на самолете там, где летом справлялся один человек, зимой требовалось два. Например, надевая чехол или снимая его, технику приходилось возиться со шнурками на чехле. Для столь деликатной операции он снимал рукавицы. После минутной работы на обжигающем морозе пальцы

полностью теряли чувствительность и техника менял напарник.

Пилотам приходилось так же тяжело. Вылетая по тревоге, они садились в насквозь промороженные кабины, а система отопления «Метеора» была настолько маломощной, что их ноги зачастую начинали отогреваться лишь перед самой посадкой. После американского «Мустанга» с его широкой, хорошо обогреваемой кабиной «Метеор» казался тесным холодильником. Зимой 1951—52 гг. перед пилотами 77-й эскадрильи постоянно стояла проблема выбора одежды. Одевшись тепло, они оказывались стесненными кабиной; одевшись легче, они гарантированно обрекали себя как минимум на обморожения в случае катапультирования.

Даже взлет зимой представлял большую проблему. Во влажном климате крылья «Метеоров», полные топливом, почти моментально покрывались инеем и льдом. Иногда за время движения от стоянки к ВПП намораживало так много, что самолет просто не мог взлететь. Выход нашли в рулении всей вылетающей группы колонной, тогда реактивные струи передних обогревали задних. Но пилот, идущий в голове колонны, по-прежнему до последнего момента не знал, удастся ли ему поднять машину в воздух.

Прозябание австралийцев в тылу продолжалось до конца декабря, пока в эскадрилье не появился новый командир с новыми идеями...

* * *

Незадолго до Нового года уинг-командера Стиджа сменил прибывший из Австралии скуодрон-лидер Сьюзэнс. Рональд Т.Сьюзэнс горел желанием вернуть эскадрилью в гущу событий, на этот раз — в роли ударного самолета. Он полагал, что минус самолета в воздушном бою — его некоторая неуклюжесть — станет плюсом при атаке наземных целей. Летчик получил бы в свое распоряжение устойчивую «пушечную платформу», а надежность и стойкость к повреждениям двухмоторная конструкция уже успела показать. К тому времени и недостатка в подкрыльевых направляющих для ракет уже не было. С этими соображениями Сью-

зэнс направился в штаб 5-й ВА, и после многих часов дискуссий смог убедить генерала Эвереста проверить затею на практике.

8 января 1952 г. четверка «Метеоров» впервые вылетела в новой роли. Под крылом каждого висели 8 неуправляемых ракет, целью была водонапорная башня в Чхонгдане. Вылет оказался вполне успешным, — даже не имея большого опыта обращения с ракетами, пилоты зафиксировали несколько прямых попаданий по башне, и, покидая район, они оставили за собой лишь руины.

К концу января 77-я АЭ выполнила 769 вылетов, в феврале — 1005. При этом 27 января из вылета на вооруженную разведку не вернулись пайлот-офицер Брюс Томас Гиллан и флайт-лейтенант Джон Томас Ханна; первый погиб, второй был взят в плен, откуда вернулся в сентябре 1953 г. В феврале при атаках наземных целей были потеряны еще два «Метеора». В марте не вернулись на базу сержант Айан Рю Крэнстон и пайлот-офицер Лайонел Генри Каупер, в апреле — флайт-лейтенант Айан Гудвин Перси, пайлот-офицер Максвелл Эдвин Колбрук и сержант Ричард Джордж Робинсон... Самолет в роли ударной машины оказался весьма успешен, но и список жертв северокорейских зенитчиков рос непрерывно.

* * *

С июля 1951 г. делегации противоборствующих сторон пытались договориться о прекращении огня на переговорах — и, как легко догадаться, безуспешно. Каждый раз, когда представители КНА и КНД отказывались принимать условия войск ООН, Дальневосточные ВВС начинали новую операцию по давлению на противника с воздуха. В январе 1952 г. делегация ООН предложила при подписании мирного договора ограничиться ненасильственным обменом военнопленными — т.е. желающие могли из плена и не возвращаться. При таком подходе многие пленные китайцы и корейцы могли пожелать остаться на «разлагающемся Западе» и никогда более не видеть прелестей «государств рабочих и крестьян». Политический резонанс был бы огромен, и, есте-

ственно, китайские и корейские делегаты о ненасильственном обмене и слышать не хотели. Переговоры начали заходить в тупик, ооновцы обратились к своей большой дубинке, и в мае ДВ ВВС обрушились на Пхеньян. Многочисленным истребителям-бомбардировщикам потребовалось и многочисленное прикрытие, и австралийцам на некоторое время вновь пришлось вспомнить, что они — истребители.

4 мая 77-я АЭ сопровождала американские штурмовики к Пхеньяну. В десятке километров от цели группу попытались перехватить МиГи ОВА. Один из австралийцев, пилот-офицер Дж.Л. Сермен, на послеполетном брифинге рассказывал: *«Моим ведущим был Кен Мюррей, и это он заметил девять МиГов над нами. Они разделились, два пошли вниз и один из них открыл огонь по Кену. При этом он пытался «подрезать», выскочил прямо передо мной и оказался превосходной мишенью. Я открыл огонь и попал. Пилот, должно быть, погиб, поскольку я не заметил каких-либо попыток увернуться от моих трасс. Я прекратил огонь лишь в 30 ярдах (27 м) от него и, чтобы не столкнуться, взял ручку на себя»*. Проскочив МиГ сверху, Сермен потерял его из виду и не мог сказать, разбился ли он, поэтому ему была засчитана лишь предположительная победа.

Все «Метеоры» вернулись на базу. Данными о потерях ОВА за 4 мая мы не располагаем.

8 мая австралийцы вновь прикрывали американцев в рейде на Пхеньян. За день они выполнили 70 вылетов, и вновь им пришлось вести бой с летчиками ОВА. Звено флайт-лейтенанта Эрика Рамсея подверглось неожиданной атаке сзади, но меткость пилотов МиГов оказалась весьма невысокой — все снаряды ушли «в молоко». Пилот-офицер Уильям Симмондз — молодой летчик, лишь недавно прибывший из Австралии, — о МиГе на хвосте узнал, лишь когда мимо его крыла понеслись красные шары трассеров. Симмондз резко накренил самолет и через несколько мгновений увидел в каких-то пяти метрах под собой проскакивающий МиГ. Австралиец скользнул ему в хвост, с 300-метровой дистанции дал 6-секундную очередь и вышел из атаки крутым разворотом. В это время он потерял противника из вида, но тут же кто-то в эфире заорал: «Этот МиГ штопорит!» — а

спустя несколько секунд другой голос сообщил, что МиГ разбился. На счет Симмондза была записана победа, — по утверждению исследователя Роберта О'Нейла, она стала единственной достоверно подтвержденной победой 77-й эскадрильи.

По неполным архивным данным, в тот день китайская сторона потеряла 2 МиГ-15; обстоятельства этих потерь не известны. Следует отметить, что, кроме Симмондза, победы над МиГаами 8 мая 1952 г. получили и два пилота F-86.

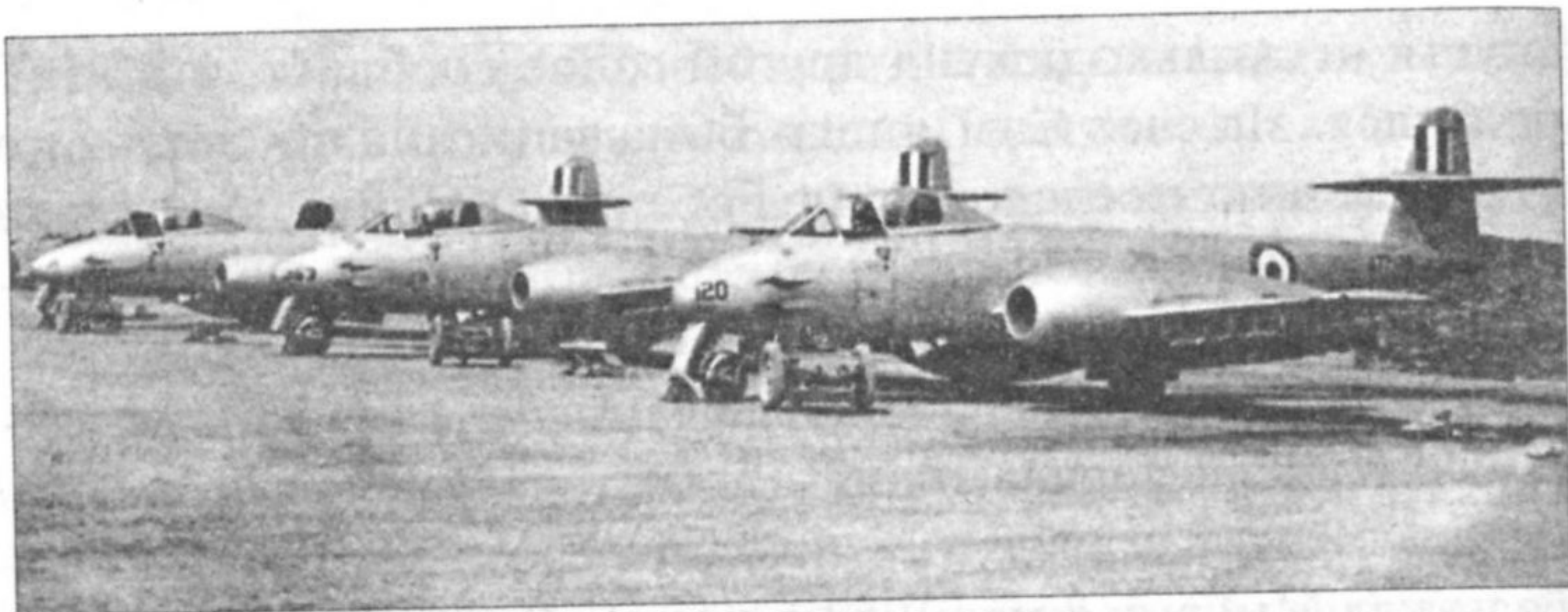
Бои 4 и 8 мая проходили в выгодных для австралийцев условиях, — сопровождая ударные группы, они вступали в бои на средних и малых высотах, где «Метеор» имел преимущество в горизонтальном маневре. Кроме того, в этих боях над Пхеньяном не участвовали советские летчики, а тактическая и огневая подготовка пилотов ОВА оставляла желать много лучшего.

Вскоре после налетов на Пхеньян «Метеоры» вернулись к ударам по наземным целям. Часто они действовали в зоне досягаемости МиГов, и встречи с ними, пусть и редкие, были неизбежны. По данным советских наблюдателей, в период с 7 по 9 июля 1952 г. пилоты НОАК сбили два «Метеора». Австралийская сторона о потерях в воздушных боях не сообщает, но... 8 июля из вылета не вернулся Кеннет Дадли Смит, а на следующий день — китайский «обидчик» Джон Леонард Сермен. Точные обстоятельства их гибели нам не известны. Возможно, китайским истребителям и удалось взять реванш.

* * *

Со времени последней встречи советских и австралийских пилотов 1 декабря 1951 г. прошло десять месяцев. За это время ушли в Союз 303-я и 324-я ИАД, отработали и вернулись домой их преемницы — 97-я и 190-я ИАД. Сейчас в Корее сражались 32-я, 133-я и 216-я дивизии. Летчикам последней и довелось встретиться с «Метеорами».

2 октября в 10.58—11.00 на свободную охоту в районе Сунчхон — Сончхон — Пакчхон тремя группами — 8, 6 и 4 самолета — вылетели 18 МиГов 518-го ИАП 216-й ИАД.



«Метеоры» 77-й эскадрильи. Запечатленный на переднем плане А77-120 разбился на взлете 86 августа 1952. За ним — А77-953, потерянный от огня с земли 1 апреля 1952 г. (Squadron/Signal Publications)

В 11.24 в 15 км юго-восточнее Сунчхона ведущий четверки старший лейтенант Ф.П. Федотов, находясь на высоте 8 000 м, обнаружил противника — два звена «Сейбров» и звено «Метеоров». F-86 шли на 800 м выше нашего звена, «Метеоры» — на 1,5 км ниже. И те, и другие держали курс на юг — возможно, возвращались после выполнения задания.

Федотов, оценив обстановку, приказал второй паре, старшим лейтенантам Р. Вальковичу и К. Рыбакову, прикрыть от «Сейбров», а сам с ведомым старшим лейтенантом В. Молошным с переворотом пошел в атаку на австралийцев. С 500 м он открыл огонь по крайнему правому «Метеору». Пушечная трасса прошла по двигателю и крылу — потерявший управление самолет перевернулся на спину и вошел в крутую нисходящую спираль. Сразу вслед за этим Федотов и Молошный энергичным боевым разворотом вышли из атаки, но Молошный успел заметить, что «Метеор» так и не вышел из спирали и при ударе о землю взорвался. Пилотировавший его британский летчик флаинг-офицер Оливер Крикшенк, проходивший боевую стажировку в 77-й АЭ, погиб.

В это время вторая пара МиГов вела неравный бой с F-86, в ходе которого 9 пробоин получил самолет Вальковича, одну — Рыбакова. С подходом пары Федотова оба благополучно вышли из боя, и вся наша четверка ушла домой.

Больше австралийские пилоты не встречались с советскими. Через полгода они последний раз скрестили шпаги с МиГами.

После полудня 27 марта 1953 г. сержанты Джордж С.Хэйл и Дэвид Айрлем, патрулируя в окрестностях города Синмак, выискивали подходящую наземную цель для своих ракет, а обнаружили тройку китайских МиГов. Один МиГ тут же отвалил, пара пошла в атаку на австралийцев. Хэйл, сбросив подвесной бак, развернулся на атакующих и пустил в их сторону пару ракет — МиГи разделились. Один из них вышел в хвост Хэйлу, но просчитался со скоростью и выскочил вперед. Хэйл дал очередь, и МиГ с черным дымом перешел в пике. В это время оставшиеся два МиГа атаковали и подбили самолет Айрлема. Хэйл приказал ведомому уходить в облака. Когда тот скрылся, МиГи переключились на Хэйла. Парой они зашли ему в хвост, но вновь не рассчитали скорость и из-за слишком быстрого сближения не смогли открыть огонь прицельно. Хэйл выпустил воздушные тормоза, МиГи выскочили вперед и, уходя из-под пушек «Метеора», потянули вверх. Но до того, как скрыться в облаках, один из них принял в крыло остатки боезапаса Хэйла.

В это время к Синмаку подтянулись новые МиГи, и сержант Хэйл — без снарядов, без ведомого, с малым остатком топлива — мог стать их легкой добычей. На его счастье, в район подоспела пара «Метеоров» во главе с новым комэска уинг-командером Джоном У.Хаблом, а через несколько секунд на МиГи свалились подоспевшие «Сейбры».



Джордж Хэйл у борта своего «Метеора» (Squadron/Signal Publications)

По итогам боя на счет Джорджа Хэйла были записаны один сбитый и один поврежденный МиГ-15. По неполным данным, 27 марта 1953 г. потери ОВА составили 1 самолет, причем на него, кроме Хэйла, претендуют еще два пилота F-86 67-й ИБЭ. (Один из них, комэска майор Джеймс П.Хэгерстром, записал на свой счет сразу два МиГ-15 и стал асом — а между тем советские части в тот день потерь не имели вовсе.)

* * *

27 июля 1953 г. война закончилась. За три года боев 77-я АЭ выполнила 18 872 боевых вылета, из них 15 000 — на «Метеорах». Домой не вернулись 37 австралийцев и 5 англичан, стажировавшихся в эскадрилье, еще 6 пилотов побывали в плену.

Многие пилоты, прошедшие Корейскую войну в составе 77-й АЭ, дослужились впоследствии до высоких постов в Королевских Австралийских ВВС. Британский инструктор Максвелл Скэннел и командиры эскадрилий Гордон Генри Стидж и Джон Уилкинз Хабл вышли в отставку коммодорами, комэска Рональд Томас Сьюзэнс и сбивший МиГ Уиль-



«Метеор» Билла Мюррея — рекордсмена 77-й АЭ по числу боевых вылетов (Osprey Publishing)

ям Генри Симмондз — вице-маршалами, британский флайт-лейтенант Кейт Уильямсон — маршалом.

77-я АЭ оставалась в составе сил ООН на Корейском ТВД до декабря 1954 г. По возвращении домой эскадрилья перевооружилась на СА-27 — австралийскую лицензионную копию «Сейбра» с двигателем Роллс-Ройс «Эвон». С февраля 1959-го по июль 1960-го 77-я АЭ снова в боях — на этот раз против малайзийских партизан. В октябре 1965 г. во время малайзийско-индонезийского конфликта эскадрилья перелетела на Калимантан для обороны малайзийских штатов Сабах и Саравак. В феврале 1969 года 77-я ушла в Австралию для перевооружения на «Миражи» III. Сейчас пилоты эскадрильи летают на F/A-18.

**Численный состав 77-й эскадрильи
Королевских Австралийских ВВС**

Год	Месяц	На начало месяца	Пополне- ния	Безвоз- вратные потери	На конец месяца
1951	февраль	нет	13	нет	13
	март	13	2	нет	15
	апрель	15	6	нет	21
	май	21	10	нет	31
	июнь	31	нет	1	30
	июль	30	3	нет	33
	август	33	нет	4	29
	сентябрь	29	нет	нет	29
	октябрь	29	нет	нет	29
	ноябрь	29	нет	2	27
	декабрь	27	нет	3	24
1952	январь	24	2	2	24
	февраль	24	7	3	28
	март	28	1	2	27

Продолжение таблицы

Год	Месяц	На начало месяца	Пополне- ния	Безвоз- вратные потери	На конец месяца
	апрель	27	7	3	31
	май	31	нет	2	29
	июнь	29	нет	1	28
	июль	28	нет	2	26
	август	26	18	2	42
	сентябрь	42	нет	1	41
	октябрь	41	нет	1	40
	ноябрь	40	нет	нет	40
	декабрь	43	нет	1	39
1953	январь	39	2	1	40
	февраль	40	нет	2	38
	март	38	4	3	39
	апрель	39	нет	1	38
	май	38	3	2	39
	июнь	39	нет	2	37
	июль	37	4	1	40
август 1953 — декабрь 1954	40	5	5	40	
Итого	87	47			

Результаты боев МиГ-15 с «Метеорами»

1 — дата боя, 2 и 3 — общее число засчитанных сбитых и поврежденных самолетов противника, 4 — авиа часть, 5, 6 и 7 — звание, ФИО летчика и число его побед в бою, 8 — потери по данным противоположной стороны.

1	2	3	4	5	6	7	8
25 августа 1951	2		17 ИАП 17 ИАП	подполковник ст. лейтенант	Пулов Григорий Иванович Сутягин Николай Васильевич	1 1	Потерь нет.
29 августа 1951	2		18 ГвИАП 18 ГвИАП	ст. лейтенант ст. лейтенант	Бабонин Н. В. Щукин Лев Кирил- лович	1 1	1 «Метеор» сбит, пи- лот уоррент-офицер Дональд Дэвид Гатри (Donald David Guthrie) катапульти- ровался, взят в плен, вернулся в сентябре 1953 г. 1 «Метеор» тяжело поврежден, пилот майор Седрик Уил- сон (Cedric Wilson) произвел посадку на своем аэродроме. Самолет восстано- влен.

1	2	3	4	5	6	7	8
05 сентября 1951	3		523-й ИАП 523-й ИАП	капитан капитан	Охай Григорий Улья- нович Тюляев Иван Ива- нович	2 1	1 «Метеор» повреж- ден, пилот уоррент- офицер Уильям Стэплтон Майклсон (William Stapylton Michelson) произвел посадку на своем аэ- родроме. Самолет восстановлен.
		1	77-я ИАЭ		групповая, повр.	1	Потерь, поврежде- ний нет.
10 сентября 1951	1		176-й ГВИ- АП	капитан	Гесь Григорий Ива- нович	1	Потерь нет.
26 сентября 1951	2		17-я ИАП	ст. лейтенант ст. лейтенант	Сутягин Николай Васильевич Яковлев И. И.	1 1	1 «Метеор» повреж- ден, пилот флайт- сержант Эрнест До- нальд Армитт (Ernest Donald Armitt) про- извел посадку на своем аэродроме.

24 октября 1951	4		523-й ИАП 523-й ИАП 18-й ГВИ-АП	майор ст. лейтенант ст. лейтенант	Оськин Дмитрий Павлович Филимонов В. П. Щукин Лев Кириллович	2 1 1	1 «Метеор» тяжело поврежден, пилот флаинг-офицер Филип Винсент Хэмилтон-Фостер (Phillip Vincent Hamilton-Foster) произвел посадку на своем аэродроме.
02 ноября 1951	1		18-й ГВИАП	капитан	Бабонин Н. В.	1	Потерь нет.
03 ноября 1951	2		523-й ИАП 523-й ИАП	капитан ст. лейтенант	Охай Григорий Ульянович Синельников Б. Ф.	1 1	Потерь нет.
07 ноября 1951	1		176-й ГВИ-АП	капитан	Милаушкин Петр Семенович	1	Потерь нет.
01 декабря 1951	9		176-й ГВИАП 176-й ГВИАП 176-й ГВИАП 176-й ГВИАП 176-й ГВИАП 176-й ГВИАП	капитан полковник ст. лейтенант ст. лейтенант ст. лейтенант капитан	Васько А. Ф. Вишняков Сергей Федорович Головачев А. Ф. Гулый И. Н. Зубакин Ф. А.	1 1 1 1 1 2	3 «Метеора» сбиты. Пилоты сержанты Брюс Лэклан Томпсон (Bruce Lachlan Thompson) и Вэнс Драммонд (Vance

Продолжение таблицы

1	2	3	4	5	6	7	8
			176-й ГвИАП 176-й ГвИАП	капитан майор	Крамаренко Сергей Макарович Милаушкин Петр Степанович Субботин Серафим Павлович	1 1	Drummond) ката- пультировались, взя- ты в плен до сентяб- ря 1952 г. Флайт- сержант Эрнест Ар- митт погиб. 1 «Метеор» повреж- ден. Пилот произвел посадку на своем аэ- родроме.
	1	1	77-я ИАЭ	флаинг-офицер	Джогерли, Брюс (Gogerly, Bruce) групповая, предп.	1 1	Потерь, поврежде- ний нет.
02 октября 1952	1		518-й ИАП	ст. лейтенант	Федотов Ф.П.	1	МиГами сбит 1 «Ме- теор». Пилот фла- инг-офицер Оливер Мэтисон Крикшенк погиб.
04 мая 1952		1	77-я ИАЭ	пайлот-офицер	Сермэн, Джон (Surman, John) предп.	1	Летчики 64 ИАК в бою не участвовали. Данных по потерям ОВА нет.

08 мая 1952	1		77 ИАЭ	пайлот-офицер	Симмондз, Уильям (Simmonds, William)	1	Летчики 64 ИАК в бою не участвовали. По неполным данным, 8 мая 1952 г. потери ОВА составили 2 МиГ-15 (обстоятельства неизвестны). Всего в этот день на счета пилотов авиации ООН были записаны сбитыми 3 МиГ-15.
07—09 июля 1952	2		ВВС НОАК		неизвестно	2	8 и 9 июля 1952 в вылетах для ударов по наземным целям погибли пайлот-офицеры Кеннет Дадли Смит и Джон Леонард Сермэн. Обстоятельства неизвестны.